

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Využití potenciálu Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj Moravskoslezského kraje
Use of the Potential of the Leos Janacek Ostrava Airport for the Development of the
Moravian-Silesian Region

Student: Michael Kačník

Vedoucí diplomové práce: Ing. Eliška Skřídlovská

Ostrava 2013

Zadání diplomové práce

Student:

Ing. Michael Kačník

Studijní program:

N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202T055 Veřejná ekonomika a správa

Specializace:

02 Veřejná ekonomika a správa

Téma:

**Využití potenciálu Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj
Moravskoslezského kraje**
**Use of the Potential of the Leos Janacek Ostrava Airport for the
Development of the Moravian-Silesian Region**

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Regionální politika Moravskoslezského kraje
3. SWOT analýza Letiště Leoše Janáčka
4. Zhodnocení potenciálu letiště pro Moravskoslezský kraj
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

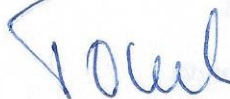
- MAIER, Gunther. *Regionálna urbanistická ekonomika*. Bratislava: Etika, 1998. 313 s. ISBN 80-8044-049-2.
- MALINOVSKÝ, Jan a Jan SUCHÁČEK. *Velký anglicko-český slovník vysvětlující pojmy regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2006. 956 s. ISBN 80-248-1117-0.
- WOKOUN, René et al. *Regionální rozvoj: (výchozí regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie programování)*. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

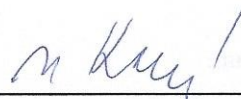
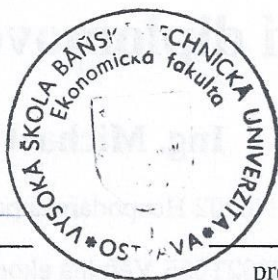
Vedoucí diplomové práce: **Ing. Eliška Skřídlovská**

Datum zadání: 23.11.2012

Datum odevzdání: 26.04.2013



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry




prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Využití potenciálu Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj Moravskoslezského kraj vypracoval samostatně za použití uvedených materiálů a dle pokynů vedoucího práce.

V Ostravě dne 26.4. 2013

A handwritten signature in blue ink, reading "Michael Kačník", is written over a light blue rectangular background. Below the signature, a dotted line extends across the width of the background.

Michael Kačník

Poděkování

Chtěl bych velice poděkovat vedoucí diplomové práce paní Ing. Elišce Skřídlovské za odbornou pomoc, kterou mi poskytla při řešení práce.

OBSAH	strana
1. ÚVOD	5
2. Regionální politika Moravskoslezského kraje	7
2.1 Cíle regionální politiky EU	9
2.2 Nástroje financování regionální politiky EU	10
2.3 Přehled operačních programů ČR	14
2.4 Region soudržnosti Moravskoslezsko	15
2.4.1 Regionální operační program Moravskoslezsko	19
2.4.1.1 Prioritní osy ROP Moravskoslezsko a oblasti podpor	20
2.4.2 Regionální rada regionu soudržnosti Moravskoslezsko	23
2.4.2.1 Finanční hospodaření Regionální rady	26
2.5 Operační program doprava	27
3. SWOT analýza Letiště Leoše Janáčka Ostrava	32
3.1 Bližší specifikace Letiště Leoše Janáčka Ostrava	32
3.1.1 Historie LLJO	32
3.1.2 Současnost LLJO	34
3.1.2.1 Vývoj LLJO po převzetí společností Letiště Ostrava, a.s.	37
3.2 Vlastní SWOT analýza Letiště Leoše Janáčka Ostrava	48
3.3 Přehled projektů rozvoje infrastruktury LLJO financovaných z EU	50
3.3.1 Projekty společnosti Letiště Ostrava, a.s.	50
3.3.2 Projekty Regionu soudržnosti Moravskoslezsko	52
4. Zhodnocení potenciálu letiště pro Moravskoslezský kraj	55
4.1 Přínos LLJO pro Moravskoslezský kraj	55
4.2 Doporučení pro následující období	58
5. Závěr	60
Seznam použité literatury	61

Seznam zkratek	65
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce	67
Seznam příloh	68

1. ÚVOD

Doprava a přeneseně dopravní infrastruktura představuje jedno z nejdůležitějších odvětví národního hospodářství. Tato skutečnost platí už od samotného počátku naší relativně mladé civilizace. Geograficky dobře rozmístěná, rozvinutá a bezchybně vybudovaná dopravní infrastruktura je jeden ze základních předpokladů pro správný a efektivní ekonomický a sociálního rozvoj území; státu. Její rozvoj nesmí být v žádném případě opomíjen. Právě naopak, musí být plánována a realizována v určitém předstihu. V dnešní „zrychlené“ době, zmítané střídavě ekonomickými krizemi a recesemi, v době, kdy je ve všech pádech skloňován pojem globalizace, narůstá význam kvalitní dopravní infrastruktury ještě více. A to zejména infrastruktury letecké dopravy.

Letiště jako dopravní uzly v letecké přepravě, jejich technické parametry, dostatečná rozvinutost a také kvalitní zabezpečení, představují pro daný region při správně zvolené strategii příliv investorů a z toho plynoucí pozitivní rozvoj všech zamýšlených oblastí. Z tohoto důvodu by se letiště např. takových parametrů, jako má Letiště Leoše Janáčka Ostrava, mělo dostat do popředí zájmu vedení krajů popř. regionů.

Téma této diplomové práce, Využití potenciálu Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj Moravskoslezského kraje, spadá do oblasti regionální politiky, konkrétně na úroveň Regionu soudržnosti Moravskoslezsko. Cílem diplomové práce je posoudit možnou úlohu letiště v regionálním rozvoji Moravskoslezského kraje. K naplnění cíle diplomové práce byla vytvořena tzv. SWOT analýza daného letiště a zhodnoceny přínosy již dokončených či zrealizovaných rozvojových programů.

Diplomová práce je rozdělena do pěti kapitol, přičemž první a pátou kapitolu tvoří úvod a závěr. Druhá kapitola je koncipována jako teoretická a její zpracování představuje nezbytnou součást pro praktickou třetí a čtvrtou část práce. Obsahem druhé kapitoly je objasnění principů fungování regionální politiky. Konkrétně jde o vymezení cílů regionální politiky, členění nástrojů regionální politiky a pojetí regionální politiky s pohledu Regionu soudržnosti Moravskoslezsko. V praktické části je popsán vliv Letiště Leoše Janáčka Ostrava na řešení rozvoje Moravskoslezského regionu.

Při zpracování diplomové práce byla použita základní odborná literatura z oblasti regionální politiky, jako zdroj byly také využity zákony, internetové stránky a výroční zprávy letiště.

2. Regionální politika Moravskoslezského kraje

Regionální politika si jako veřejná politika klade za úkol dosáhnout vyváženého rozvoje daného regionu. Pojem regionální politika vychází ze systému regionálního členění tzv. nomenklatury územních statistických jednotek (NUTS). Tento systém členění je používán Evropskou unií (EU), přičemž každý členský stát je rozdělen do tří úrovní regionálního členění území (NUTS I, NUTS II a NUTS III). [3]

Tabulka 2.1 Klasifikace územních statistických jednotek

Statistická jednotka	Nejvyšší počet obyvatel	Nejnižší počet obyvatel
NUTS I	7 000 000	3 000 000
NUTS II	3 000 000	800 000
NUTS III	800 000	150 000

Zdroj: <http://www.czso.cz>, [cit. 2013-02-11], vlastní zpracování

Česká republika byla při zavedení tohoto systému dělení území v roce 1998 tradičně dělena na kraje, které odpovídaly počtem obyvatel úrovni dělení NUTS III. Vstup ČR do Evropské unie 1. května 2004, však předznamenal nutnost zavedení stupně členění, který by odpovídal úrovni NUTS II. Nutnost zavedení této úrovně vyplivala z podstaty evropské kohezní politiky, která je především směřována do územních celků s počtem obyvatel pohybujícím se mezi 800 tisíci a třemi miliony. Právě na tuto úroveň splňující daný počet obyvatel je směřována podpora z fondů EU v cíli Konvergence a Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. Protože ne všechny kraje splňovaly velikostí parametru počet obyvatel začlenění do úrovně NUTS II, muselo dojít na území ČR k vytvoření tzv. *regionů soudržnosti*, které se skládají z jednoho či více krajů. Vznikly regiony soudržnosti Severozápad, Severovýchod, Jihozápad, Jihovýchod Střední Čechy, Střední Morava a Moravskoslezsko, které jsou vedeny regionálními radami a Hlavní město Praha - **Obrázek 2.1.** [8]

Obrázek 2.1 Mapa rozdělení území ČR na 14 krajů (NUTS III) a 8 regionů soudržnosti (NUTS II)



Zdroj: <http://www.businessinfo.cz>, 2012

Legislativní rámec regionální politiky EU:

- **Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006** ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o *Evropském fondu pro regionální rozvoj* (ERDF), *Evropském fondu* a *Fondu soudržnosti* (FS) a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999.
- **Nařízení Evropského parlamentu (EP) a Rady (ES) č. 1080/2006** z 5. července 2006 o *Evropském fondu pro regionální rozvoj* (ERDF) a o zrušení nařízení (ES) č. 1783/1999.
- **Nařízení Evropského parlamentu (EP) a Rady (ES) č. 1081/2006** z 5. července 2006 o *Evropském sociálním fondu* (ESF) a o zrušení nařízení (ES) č. 1784/1999.
- **Nařízení Rady (ES) č. 1084/2006** ze dne 11. července 2006 o *Fondu soudržnosti* (FS) a o zrušení nařízení (ES) č. 1164/94.
- **Nařízení Evropského parlamentu (EP) a Rady (ES) č. 1082/2006** z 5. července 2006 o *Evropském seskupení pro územní spolupráci* (ESÚS).

Těchto 5 klíčových nařízení bylo dne 31. července 2006 publikováno v Úředním věstníku EU ke strukturálním fondům a Fondu soudržnosti pro programovací období 2007 – 2013. [6]

2.1 Cíle regionální politiky EU

Pomoc regionální politiky je zaměřena na regiony, které jsou hospodářsky slabé, zaostávající v ekonomických ukazatelích, na regiony se sociálními problémy a poškozeným životním prostředím. Jednotlivé regiony EU jsou navzájem diferencovány velkými rozdíly. Proto je základním principem regionální politiky EU snaha zamezit vzniku popřípadě růstu těchto nechtěných rozdílů. Regionální politika EU se snaží ve všech oblastech prosazovat princip solidarity a soudržnosti. Pro regionální politiku Evropské unie jsou charakteristické pěti až sedmileté cykly, které se shodují s víceletým finančním rámcem tzv. finanční perspektiva EU. Před začátkem každého programovacího období musí Evropská komise schválit cíle regionální politiky a také určit celkový objem finančních prostředků pro dané období, způsob jakým mohou být prostředky čerpány a příslušné oblasti, do kterých bude finanční podpora směřována. [4]

Pro období 2007–2013 je hlavním zájmem dosáhnout většího sociálního a ekonomického růstu a vytvoření více pracovních míst ve všech regionech EU. Hlavní úlohu v naplňování cílů mají tři fondy, a to Evropský fond regionálního rozvoje, Evropský sociální fond a Fond soudržnosti. [6]

Cíle regionálního rozvoje stanoveny pro období 2007–2013:

- *Konvergence* – náplní tohoto cíle je zlepšování podmínek a podpora aktivit, které povedou ke zvýšení úrovně u nejméně rozvinutých členských zemí a regionů. Vztahuje se na územní celky, jejichž hodnota HDP je menší než 75 % průměru EU.
- *Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost* – smyslem tohoto cíle je navázání na posilování konkurenceschopnosti, zvyšování zaměstnanosti a zlepšování životního prostředí. Vztahuje se na územní celky, jejichž hodnota HDP je větší než 75 % průměru EU. (v ČR pouze region Hl. m. Praha)
- *Evropská územní spolupráce* – tento cíl je zaměřen na přeshraniční, meziregionální a nadnárodní spolupráci prostřednictvím místních a regionálních iniciativ a také na podporu výzkumu a výměny zkušeností mezi jednotlivými regiony.

Cíle regionální politiky definují, jakým způsobem, jakými prostředky a do kterých regionů budou směřovat finanční prostředky. Zároveň definuje výši jednotlivých příspěvků a jejich rozložení v průběhu programového období viz **Tabulka 2.2**. [1]

Tabulka 2.2 Rozdělení prostředků fondů EU mezi cíle politiky HSS v období 2007-2013

Cíl	Fondy pro EU27		Fondy pro ČR	
Konvergence	283 mld. €	81,54%	25,88 mld. €	96,98%
Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost	54,96 mld. €	15,95%	419,09 mil. €	1,56%
Evropská územní spolupráce	8,72 mld. €	2,52%	389,05 mil. €	1,46%
Celkem	347 mld. €	100,00%	26,69 mld. €	100,00%

Zdroj: <http://www.strukturalni-fondy.cz>, [cit. 2013-02-11], vlastní zpracování

Z údajů uvedených v tabulce vyplývá, že cíl Konvergence obsahuje téměř 82 % prostředků fondů EU (pro ČR téměř 97 %), které jsou rozděleny mezi cíle Politiky hospodářské a sociální soudržnosti EU (HSS) v období 2007–2013. Právě pod cíl Konvergence spadají tzv. Regionální operační programy a tematické operační programy.

2.2 Nástroje financování regionální politiky EU

Hlavní nástroje financování regionální politiky EU jsou Strukturální fondy – Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF), Evropský sociální fond (ESF). Strukturální fondy byly vytvořeny pro posílení ekonomické a sociální soudržnosti EU. Finanční prostředky, které fondy obsahují, mají sloužit hlavně ke snižování rozdílů úrovně rozvoje v různých regionech a dále k posílení nějakým způsobem znevýhodněných regionů jako jsou průmyslové a venkovské oblasti, pohraniční regiony aj. [4]

Objem finančních prostředků strukturálních fondů představuje, po Společné zemědělské politice, největší podíl z rozpočtu EU (cca 36 %). Povinnost přispívat do těchto fondů je povinná pro všechny členské státy EU. Výše podílu objemu finančních prostředků, které musí daný stát odvést, je stanovena procentuálním podílem z HDP. Finanční prostředky poskytované z Evropských strukturálních fondů jsou poskytovány formou financování

konkrétních projektů prostřednictvím příslušných resortů. Poskytnuté finanční prostředky jsou použity k částečnému uhrazení výdajů vynaložených při realizaci příslušného projektu (tzv. způsobilé výdaje). [1]

Strukturální fondy mohou podporovat operace typu:

- přímé investice do vytváření nových pracovních příležitostí,
- služby pro malé firmy (poradenství, zahájení podnikání ...) s cílem rozvinout regionální a místní potenciál,
- základní hospodářská infrastruktura (doprava, telekomunikace, energie, likvidace pevného odpadu, čištění odpadních vod ...),
- výzkum a rozvoj, technologické inovace,
- infrastruktura pro vzdělávání a zdravotnictví, osobní služby,
- zlepšení struktury pro zpracování a prodej zemědělských a rybích výrobků,
- modernizace zařízení, certifikáty kvality pro místní zemědělské a řemeslné výrobky,
- ochrana životního prostředí a přírodního dědictví,
- obnova budov, rozvoj kulturních hodnot,
- obnova krizí postižených městských oblastí,
- přeshraniční a nadnárodní spolupráce, výměna zkušeností, zřizování sítí,
- vyhledávání pracovních příležitostí pro mladé lidi, nezaměstnané, stejné příležitosti pro muže a ženy,
- rozvoj nových kvalifikací s cílem vypořádat se se změnami na trhu práce.

Evropský fond pro regionální rozvoj

Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF) byl založen v roce 1975. Jeho zřízení bylo odsouhlaseno na summitu Evropské rady v roce 1972. Hlavním posláním fondu je poskytovat finanční podporu programům regionálního rozvoje, jež jsou zaměřeny na nejvíce znevýhodněné regiony. Jeho cílem je prosazování sociální a hospodářské soudržnosti v EU snižováním rozdílů mezi jednotlivými regiony. Do roku 1988 prošel fond řadou reforem, v jejichž důsledku došlo nejen k ukotvení jeho pozice, ale také k navýšení finančních prostředků v něm obsažených a kvót stanovených pro jejich čerpání. [2]

V rámci cíle „Konvergence“ soustředí ERDF své prostředky na podporu udržitelného integrovaného regionálního hospodářského rozvoje a zaměstnanosti. Činí tak mobilizací a

posilováním vnitřních kapacit prostřednictvím operačních programů zaměřených na modernizaci a diverzifikaci hospodářských struktur a vytvářením udržitelných pracovních míst. Těchto důležitých pozitivních změn je dosahováno zejména prostřednictvím následujících priorit:

- výzkum a technologický rozvoj, inovace a podnikání, podpory přenosu technologií, rozvoje sítí podniků, partnerství veřejného a soukromého sektoru a skupin (klastřů);
- informační společnost, rozvoje elektronické komunikační struktury, zlepšování bezpečného přístupu k veřejným službám online a jejich rozvoje;
- místní rozvojové iniciativy a podpora subjektů poskytujících místní služby zaměřené na vznik nových pracovních míst;
- životní prostředí, čištění odpadních vod a kvality ovzduší, předcházení a řešení desertifikace, zmírňování následků klimatických změn, sanace zamořených areálů a půdy, podpora biodiverzity;
- prevence rizik a sní související tvorba a uskutečňování plánů řešení přírodních a technologických rizik;
- podpora cestovního ruchu, ochrana a obnova přírodního dědictví, prosazování nových efektivnějších modelů cestovního ruchu;
- investice do rozvoje kultury, ochrana kulturního dědictví, zvyšování regionální přitažlivosti;
- investice do oblasti dopravy, zdokonalení transevropských sítí, zavádění strategií pro čistou dopravu, podpora intermodálních systémů;
- investice do rozvoje energetických sítí s důrazem na zlepšení zabezpečení dodávek energie, zvyšování energetické účinnosti, podpora získávání energie z obnovitelných zdrojů;
- investice do oblasti vzdělávání;
- podpora zdravotnické a sociální infrastruktury;

Evropský sociální fond

Evropský sociální fond (ESF) vznikl v roce 1957 společně s Evropským hospodářským společenstvím (EHS) na základě podpisu tzv. Římské smlouvy. Je to nejstarší strukturální fond, jehož hlavním posláním je podpora zaměstnanosti v EU, podpora sociálního začleňování osob a vytváření rovných příležitostí na trhu práce a lidských zdrojů. Dále ESF usiluje o rozvoj lidského kapitálu různorodými formami vzdělávání, podporuje inovační formy organizace práce. Pomocí finančních prostředků ESF jsou podporovány hlavně projekty neinvestičního charakteru např.:

- specializované programy pro osoby se zdravotním postižením;
- vzdělávací programy včetně distančních forem vzdělávání;
- rozvoj institucí služeb zaměstnanosti;
- rekvalifikační kurzy pro osoby registrované na úradech práce;
- zvyšování kompetencí řídicích pracovníků vzdělávacích institucí v oblasti řízení a personální politiky;
- zkvalitnění přístupu k využívání ICT pro žáky a učitele;

Výše uvedené strukturální fondy EU nejsou jedinými nástroji financování ROP. Je nutné, aby byl do financování svých vlastních regionálních programů, také zapojen daný členský stát prostřednictvím národních zdrojů. Splněním této podmínky je příslušný členský stát motivován k větší odpovědnosti a efektivnosti při nakládání s celkovými finančními prostředky vyčleněnými pro uskutečnění cílů daného programu. Děje se tak v každém programu, na jehož *spolufinancování* se podílí fondy EU. Tímto způsobem financování jsou naplněny základní principy strukturální politiky EU (adicionality, kofinancování). V programovacím období 2007–2013 je fondy EU poskytováno maximálně 85 % celkové výše finančních prostředků pro financování daného programu. [4]

Přehled národních zdrojů používaných v ČR k dosažení cílů vytyčených v daných operačních programech:

- státní rozpočet České republiky;
- rozpočet kraje popř. krajů, ve kterých je daný program uskutečňován;
- rozpočty obcí příslušných krajů náležících do daného regionu soudržnosti;
- jiné národní veřejné prostředky;

2.3 Přehled operačních programů ČR

Operační program představuje základní strategický dokument finanční a technické povahy. Členská země EU jej vytváří vždy pro konkrétní tematickou oblast, nebo konkrétní region soudržnosti (např. Moravskoslezský). V operačním programu jsou podrobně popsány cíle a stanoveny priority, kterých chce členská země v dané oblasti dosáhnout v aktuálním programovacím období.

Česká republika v současné době pracuje celkem s 26 operačními programy, které jsou zahrnuty v **Národním strategickém referenčním rámci**. Národní strategický referenční rámec (NSRR) představuje základní programový dokument České republiky pro využívání fondů Evropské unie v období 2007–2013. NSRR se zaměřuje na identifikaci klíčových silných stránek České republiky za účelem posilování její konkurenceschopnosti, stejně tak jako problematických míst a slabých stránek, které mohou stát v cestě udržitelnému růstu ekonomiky i společnosti. [8]

Operační programy musí být před jejich implementací schváleny Evropskou komisí. Až na základě schváleného operačního programu lze čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů EU. Operační programy ČR rozdělujeme na regionální a tematické, dále pak na operační programy HL. m. Prahy a programy přeshraniční, meziregionální a nadnárodní spolupráce. [7]

- **Regionální operační program:** má za cíl zvýšení konkurenceschopnosti daného regionu, urychlení jeho rozvoje a zvýšení atraktivity regionu pro investory. Každý Regionální operační program (ROP) je řízen **Regionální radou** (RR) příslušného regionu soudržnosti. ČR má celkem 7 ROP, každý náleží jednomu regionu soudržnosti.
- **Tematický operační program:** má specifické tematické zaměření a je určen pro celé území České republiky s výjimkou Hlavního města Prahy. Řídícím orgánem tematického operačního programu (TOP) je příslušné ministerstvo. ČR má celkem 8 TOP např. OP Doprava, OP Podnikání a inovace, OP Výzkum a vývoj pro inovace.
- **Operační programy Praha:** HL. m. Praha má celkem dva OP (OP Praha Konkurenceschopnost a OP Praha Adaptabilita). Tyto OP mají kombinovaný

charakter regionálních i tematických programů. Oba programy spadají do cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. Řídícím orgánem pro tyto programy je Hlavní město Praha.

- **Evropská územní spolupráce:** Do tohoto již zmiňovaného cíle HSS realizovaného prostřednictvím přeshraniční, nadnárodní a meziregionální spolupráce spadá celkem 5 operačních programů přeshraniční spolupráce např. **OP Přeshraniční spolupráce ČR - Polsko**, dále pak **OP Meziregionální spolupráce** (INTERREG IVC), **OP Nadnárodní spolupráce** a 2 síťové programy **ESPON 2013** a **INTERACT II**. [3]

Každý operační program má několik priorit a cílů, které se odvozují od cílů rozvoje individuálního členského státu nebo regionu. V rámci těchto priorit se podobné operace seskupují a podle vybraných priorit se stanoví kritéria pro výběr projektů. Strukturální fondy a Fond soudržnosti EU, ze kterých jsou operační programy spolufinancovány, mohou poskytnout 50 – 85 % finančních prostředků, podle toho, pod který cíl politiky soudržnosti region nebo členský stát spadá. Zbývající objem finančních prostředků pak lze čerpat z veřejných (národních a regionálních) nebo soukromých zdrojů. Pravidla způsobilosti a míry spolufinancování jsou určeny v každém jednotlivém OP. [6]

2.4 Region soudržnosti Moravskoslezsko

Region soudržnosti Moravskoslezsko je zvláštním případem, kdy při zavedení územních jednotek NUTS II v ČR nedošlo ke *sloučení* několika krajů v region soudržnosti, ale pouze k *přiřazení* nového názvu Moravskoslezskému kraji v rámci terminologie a chápání územního uspořádání podle regionální politiky EU. Tento krok ve své podstatě znamená, že územní jednotka NUTS III Moravskoslezský kraj je totožná s územní jednotkou NUTS II Regionem soudržnosti Moravskoslezsko. [8]

Moravskoslezský kraj se rozkládá na severovýchodním okraji České republiky. Jeho poloha je z hlediska geografického umístění téměř ve středu Evropy velice strategicky výhodná. Jeho sousedy na severu a východě tvoří dvě polská vojvodství – Slezské a Opolské, na jihovýchodě sousedí se Slovenskou republikou, přesněji s jejím Žilinským krajem. Jižní soused Moravskoslezského kraje je kraj Zlínský a jihozápadní hranici sdílí s krajem Olomouckým. Kraj je svou rozlohou 5 427,1 km² v pořadí šestým největším krajem v České

republiky. Je tvořen celkem 6 dřívějšími okresy (Bruntál, Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava a Ostrava-město). [37]

Obrázek 2.2 Dřívější rozdělení Moravskoslezského kraje na okresy



Zdroj: <http://www.risy.cz>, 2012, vlastní zpracování

Kraj je rozdělen na 22 správních obvodů obcí s rozšířenou působností, do kterých spadá celkem 299 obcí, 35 měst, 5 statutárních měst a 3 městyse. Krajským městem je statutární město Ostrava.

Obrázek 2.3 Rozdělení Moravskoslezského kraje na správní obvody obcí s rozšířenou působností



Zdroj: <http://notes3.czso.cz>, 2012, vlastní zpracování

Přes polovinu území kraje tvoří zemědělská půda využívaná hlavně k pěstování obilovin a brambor, a více než 35 % území zabírá lesní porost (oblast Jeseníků a Beskyd). Jsou zde bohaté zásoby nerostných surovin, především kvalitního černého uhlí, zemního plynu a také ložiska žuly, mramoru, vápence, břidlice, šterkopísku a sádrovce. Nejvýznamnější vodní tok je řeka Odra pramenící v Oderských vrších. Na území města Ostravy se do ní vlévají její dva největší přítoky, řeka Opava a řeka Ostravice. Směrem na sever od města Bohumín, v místě kde je nejnížší nadmořská výška kraje (195 m n. m.), se do Odry ještě vlévá řeka Olše, jejíž tok tvoří část hranice s Polskem. Na území Moravskoslezského kraje jsou tři vodárenské nádrže (Šance, Moravka a Kružberk), které představují hlavní zdroje pitné vody. [15]

Počet obyvatel kraje činil k 31.12. 2012 dle české statistického úřadu 1 226 602. V obcích do 5000 obyvatel žije okolo 26% obyvatel. Většina obyvatel kraje (více než 60 %) žije ve městech nad 20 tisíc obyvatel. Hustota osídlení je 227 obyvatel na km². Téměř čtvrtina obyvatel kraje žije v Ostravě (299 622 – k 1.1. 2012). Dalšími velkými městy nad 50 tisíc obyvatel jsou Frýdek-Místek, Havířov, Karviná a Opava. [13]

Moravskoslezský kraj patří již od 19. stol. mezi jedny z nejdůležitějších regionů ve střední Evropě orientovaných na průmyslovou výrobu. Jde zde hlavně o zaměření se na hutnictví a těžké strojírenství. Specializace hlavně na toto odvětví průmyslu však sebou dnes přináší, velké problémy spojené hlavně s vyšší mírou nezaměstnanosti a sní spojených sociálních problémů. Jako důsledek velkého rozvoje průmyslové výroby zde také došlo ke kontaminaci půdy, podzemních a povrchových vod a samozřejmě ke znečištění ovzduší.

Začátek devadesátých let je charakterizován útlumem průmyslové výroby a velkým omezením těžby černého uhlí, jako důsledku rozsáhle restrukturalizace, která zásadním způsobem změnila tvář kraje. Tyto razantní změny hospodářské základny zařadili Moravskoslezský kraj mezi strukturálně nejvíce postižené oblasti České republiky. Na druhé straně pokles výroby ve spojení s významnými investicemi do ekologických opatření a začlenění šetrnějších technologií do výrobních procesů přineslo určité zlepšení stavu životního prostředí. [12]

I přes významný pokles výroby a snížení objemu těžby černého uhlí je Moravskoslezský kraj stále celostátním centrem hutní výroby a zde vytěžené černé uhlí představuje většinovou produkci pro celou republiku. Ve světle těchto skutečností je kraj stále jedním z hospodářsky nejvýznamnějších v ČR. Těžký průmysl a dobývání nerostných surovin

stále představují oblasti hospodářského zaměření regionu, v nichž pracuje více než třetina celkového počtu osob zaměstnaných v národním hospodářství. Významně zastoupen je zde také průmysl chemický, farmaceutický, elektrotechnický, strojírenský a rychle se rozvíjející automobilový průmysl. Největšími zaměstnavateli v kraji jsou společnosti Arcelor Mittal, Vítkovice, OKD, Třinecké železářny a Hyundai Automotive. K dalším velkým zaměstnavatelům patří rovněž zdravotnická a vzdělávací zařízení, Dopravní podnik města Ostravy a České dráhy. V kraji jsou také výrazně zastoupeny firmy zabývající se jak špičkovými technologiemi a hi-tech produkty, tak tradičními řemeslnými obory. Prosazují se zde také firmy v oblasti informačních technologií, elektronice a elektrotechnice. Dále pak ve výrobě a distribuci elektrické energie, zemního plynu a vody. Určité negativum však představuje poddimenzovaný sektor služeb v porovnání s ostatními kraji ČR. [9]

Rozvoj vhodných ekonomických aktivit je v Moravskoslezském kraji nerovnoměrný a dochází tak k jejich zvýšené koncentraci v městských aglomeracích, což je provázáno prohlubováním regionálních rozdílů v poptávce po pracovních silách. Kvůli řádně nedokončenému procesu restrukturalizace největších podniků, kraj dlouhodobě vykazuje nejvyšší míru nezaměstnanosti v České republice Tab. 2.3. Od roku 2000 dochází sice k pozvolnému nárůstu HDP a v roce 2009 dosáhnul dokonce čtvrté nejvyšší hodnoty v ČR, avšak v HDP přepočteném na jednoho obyvatele patří k podprůměru a zaujímá až šestou příčku. [14]

Moravskoslezský kraj je svou polohou a charakterem vhodný pro tranzitní charakter silniční i železniční dopravy ve směru severovýchod-jihozápad. Kapacita stávajících komunikací je však nadmíru překročena a jejich vedení skrze centra obcí spolu s úzkým šířkovým uspořádáním je nevyhovující. Důležitým krokem bylo na konci roku 2009 napojení kraje prostřednictvím nově dokončeného úseku dálnice D47 na stávající dálniční síť České republiky. Toto napojení Moravskoslezského kraje na dálniční síť Evropy, kraj velice atraktivnilo pro potenciální investory, což by mohlo napomoci oživení ekonomického rozvoje a snížení míry nezaměstnanosti. Z hlediska rozvoje regionu prostřednictvím přísunu zahraničního kapitálu je také důležitá existence mezinárodního Letiště Leoše Janáčka Ostrava, které je vzdáleno jen 25 km od krajské metropole.

2.4.1 Regionální operační program Moravskoslezsko

Regionální operační program Moravskoslezsko je nejdůležitější nástroj Regionu soudržnosti Moravskoslezsko pro uskutečňování vytyčených cílů v rámci regionální politiky. Pomocí tohoto prostředku je možné čerpat dotace ze strukturálních fondů Evropské unie v trvajícím programovém období 2007 – 2013. Region soudržnosti Moravskoslezsko spadá pod první cíl regionální politiky EU – Konvergence. Z tohoto důvodu je hlavním zdrojem finančních prostředků Evropský fond pro regionální rozvoj. Pro dané programovací období je z tohoto fondu vyčleněno jen na ROP Moravskoslezsko celkem 20,19 mld. Kč, což představuje 2,68 % všech zdrojů z fondů EU vymezených pro Českou republiku. ROP je zahrnut spolu s dalšími operačními programy do Národního strategického referenčního rámce. Vláda schválila obsahové znění ROP 15. Listopadu 2006. [9]

Na zpracování podkladů a vytvoření samotného Operačního programu se podílela celá řada subjektů veřejného i soukromého sektoru. Hlavním zpracovatelem ROP byla Agentura pro regionální rozvoj Ostrava, ve spolupráci s Krajským úřadem Moravskoslezského kraje. Dalšími subjekty, které se na různých úrovních podílely na tvorbě ROP, byly např. Regionální rada regionu soudržnosti Moravskoslezsko, která je řídicím orgánem programu, dále Krajská hospodářská komora MSK, Českomoravská záruční a rozvojová banka, Svaz měst a obcí, VŠB – TU Ostrava, Ostravská univerzita a v neposlední řadě různá zájmová sdružení a široká veřejnost.

Jedním ze základních kroků při tvorbě ROP Moravskoslezsko bylo zpracování sociálně-ekonomické analýzy. Hlavní náplní analýzy je aktuální charakteristika regionu, zjištění a popis jeho největších problémů a faktorů, které nejvíce ovlivňují rozvoj regionu. Přehled nejdůležitějších dokumentů, ze kterých analýza vychází:

- Strategické obecné zásady Společenství (Evropská komise 6. 10. 2006),
- Strategie udržitelného rozvoje ČR (listopad 2004),
- Strategie hospodářského růstu ČR 2005-2013
- Národní lisabonský program 2005-2008 / Národní program reforem ČR,
- Národní rozvojový plán pro období 2007-2013,
- Národní strategický referenční rámec ČR 2007-2013,
- Strategie regionálního rozvoje ČR (květen 2006),
- Program rozvoje územního obvodu Moravskoslezského kraje pro období 2005-2008.

Analýza dále zohledňuje legislativní nařízení Evropského parlamentu a Rady a zákony relevantní pro tvorbu ROP Moravskoslezsko. [9]

Nedílnou součástí sociálně-ekonomické analýzy je SWOT analýza. Na jejím základě byla vypracována strategie regionu Moravskoslezsko a ROP na období 2007–2013. Hlavní náplní SWOT analýzy je identifikování a popis silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení v regionu - ***Příloha č.1.***

Globálním cílem programu je urychlení rozvoje regionu jak po sociální tak ekonomické stránce a zvýšení jeho konkurenceschopnosti nejenom v rámci České republiky ale celé Evropské unie. Program má několik specifických cílů, mezi které patří zvýšení dopravní dostupnosti kraje, podpora podnikání a rozvoje cestovního ruchu, zlepšení veřejných služeb, zkvalitnění prostředí měst a podpora komplexního rozvoje regionu. Součástí Operačního programu jsou také konkrétní projekty, což umožňuje přesnější koncentraci prostředků a účelnější koordinaci nutných kroků pro dosažení požadovaných výsledků. Mezi tyto projekty patří např. modernizace Letiště Leoše Janáčka Ostrava nebo projekt modernizace bezpečnostního centra, výrazným specifikem je samostatná oblast podpory regenerace brownfields. Konečná verze ROP Moravskoslezsko byla schválena Evropskou komisí 3. prosince 2007. [7]

2.4.1.1 Prioritní osy ROP Moravskoslezsko a oblasti podpor

Strategie ROP je realizována v rámci jednotlivých prioritních os, z nichž je každá rozdělena na několik oblastí podpor. Oblast podpory je nejnižší úroveň zaměření OP. Jde o konkrétní opatření obsahující posloupnost a popis přesně stanovených činností a cílů. Pro každou z prioritních os je vyčleněna určitá část objemu finančních prostředků složená z veřejných zdrojů EU a národních zdrojů České republiky. Všechny prioritní osy ROP MS obsahují aktivity s vazbou na rovnost příležitostí. ROP Moravskoslezsko obsahuje 5 prioritních os dělících se celkem na 13 oblastí podpory. [30]

Jednotlivé prioritní osy a jejich oblasti podpory:

Prioritní osa 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost

Oblasti podpory:

1.1 Rozvoj regionální silniční dopravní infrastruktury

1.2 Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava

1.3 Rozvoj dopravní obslužnosti

1.4 Infrastruktura integrovaného záchranného systému a krizového řízení

Hlavní náplní této osy jsou modernizace a výstavba dopravní infrastruktury s cílem zvýšit dostupnosti regionu včetně jeho dílčích částí. Toto se týká silnic II. a III. třídy, obchvatů měst a obcí, přeshraničních komunikací a také infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu. Mezi nedůležitější kroky této osy patří celková modernizace Letiště Leoše Janáčka Ostrava (LLJO) a rozvoj integrovaného záchranného systému. Pro LLJO zahrnuje oblast podpory např. obnovu a rozšíření technické vybavení, zkvalitnění provozu, zavedení nových služeb, zvýšení bezpečnosti a vybudování dopravního napojení letiště na okolní části regionu.

Prioritní osa 2 – Podpora prosperity regionu

Oblasti podpory:

2.1 Infrastruktura veřejných služeb

2.2 Rozvoj cestovního ruchu

2.3 Podpora využívání brownfields

2.4 Marketing regionu

Jedním z hlavních cílů této prioritní osy je podpora projektů v základním, středním a vyšším odborném školství. Zmíněné projekty představují komplexní modernizaci týkající se vybavení škol, zavedení moderních výukových metod, podporu doprovodných aktivit a využití volného času. Další projekty podporují rozvoj infrastruktury potřebné k sociální integraci, zefektivnění a rozšíření služeb sociální a zdravotní péče a rozvoj veřejných informačních služeb (např. výstavba nové Moravskoslezské vědecké knihovny). Do oblasti zaměření podpor této osy patří také zatraktivnění regionu za účelem zvýšení cestovního ruchu pomocí vybudováním nových návštěvnických, turistických a sportovních center, obnovy a zpřístupnění kulturního dědictví. Velice specifickou oblastí podpory je regenerace tzv. brownfields zahrnující přípravu projektů na jejich další využití, v některých případech nutnou dekontaminaci půdy na daných plochách, rekonstrukci a rozvoj infrastruktury pro zajištění dostupnosti těchto lokalit a v neposlední řadě založení revolvingového fondu.

Prioritní osa 3 – Rozvoj měst

Oblasti podpory:

3.1 Rozvojové póly regionu

3.2 Subregionální centra

V této prioritní ose jde zejména o rozvoj, rekonstrukci a zkvalitnění center měst i jejich obytných zón, o regeneraci jejich památkových objektů, rekonstrukci veřejných prostranství, rozvoj služeb a také zmírnění vlivu městské dopravy na kvalitu ovzduší a rozšíření cyklistických stezek a stezek pro pěší. Plánované změny se týkají hlavně pěti měst, které počtem obyvatel převyšují 50 tisíc, což je krajská metropole Ostrava a dále města Frýdek-Místek, Havířov, Karviná a Opava.

Prioritní osa 4 – Rozvoj venkova

Oblasti podpory:

4.1 Rozvoj venkova

Hlavním cílem této prioritní osy je celková obnova, rekonstrukce, rozvoj a zatraktivnění venkovských oblastí a to nejenom pro zde žijící obyvatele, ale také pro návštěvníky a případné investory. Cílené aktivity zahrnují převážně budování infrastruktury dále pak rozvoj služeb, podporu podnikání a rozšiřování volnočasových zařízení a aktivit a zlepšení dopravní obslužnosti venkova.

Prioritní osa 5 – Technická pomoc

Oblasti podpory:

5.1 Implementace operačního programu

5.2 Podpora absorpční kapacity

Hlavní účel této osy tkví v zabezpečení, podpoře a vlastní realizaci Regionálního operačního programu Moravskoslezsko. Podporované aktivity zahrnují technické zajištění všech řídicích subjektů ROP, přípravu a rozvoj lidských zdrojů, administrativní zabezpečení programu, zpracování studií a průzkumů obsahujících postupy pro řízení, kontrolu a vyhodnocení naplnění vytyčených cílů. Důležitou součástí podporovaných aktivit je také

zajištění dostatečné publicity programu v co možná nejširším spektru oblastí a to nejenom na území regionu. [31]

Tabulka 2.3 Rozdělení finančních prostředků určených pro ROP Moravskoslezsko mezi jednotlivé prioritní osy (v EUR)

Číslo prioritní osy	Příspěvek EU	Národní zdroje	Indikativní rozdělení		Celkové zdroje	Míra kofinancování	Podíl na alokaci
			Národní veřejné zdroje	Národní soukromé zdroje			
	a	b=c+d	c	d	e=a+b	f=a/e	g=a/a
1	289 301 660	51 053 236	51 053 236	0	340 354 896	85%	40,40%
2	182 245 724	32 161 009	32 161 009	0	214 406 733	85%	25,45%
3	170 072 139	30 012 732	30 012 732	0	200 084 871	85%	23,75%
4	50 126 525	8 845 858	8 845 858	0	58 972 383	85%	7%
5	24 347 169	4 296 559	4 296 559	0	28 643 728	85%	3,40%
Celkem	716 093 217	126 369 394	126 369 394	0	842 462 611	85%	100%

Zdroj: <http://www.rr-moravskoslezsko.cz>, [cit. 2013-03-17], vlastní zpracování

2.4.2 Regionální rada regionu soudržnosti Moravskoslezsko

Regionální rada regionu soudržnosti Moravskoslezsko je ústředním orgánem odpovědným za realizaci a řízení Regionálního operačního programu NUTS II Moravskoslezsko pro období 2007–2013. Rada je právnickou osobou vzniklou na základě novely zákona č. 248/2000 sb., který specifikuje oblasti podpory regionálního rozvoje, vybrané nástroje a působnosti hlavních subjektů. Činnost rady navazuje na činnost Sekretariátu Regionální rady Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, jež byl zrušen 1.7. 2006 tj. ke dni účinnosti uvedené novely zákona. Regionální rada se skládá ze tří orgánů – **výboru Regionální rady, úřadu Regionální rady a předsedy Regionální rady**. [34]

Výbor Regionální rady

Výbor Regionální rady regionu soudržnosti Moravskoslezsko je základním orgánem Regionální rady. Má celkem 15 členů volených na základě § 16 zákona č. 248/2000 sb. ze členů zastupitelstva Moravskoslezského kraje. Výbor jedná a rozhoduje o stěžejních záležitostech spojených s řízením a realizací ROP Moravskoslezsko – mezi nejdůležitější činnosti, spadající do jeho pravomocí, patří zejména:

- schvalování programového a prováděcího dokumentu ROP, včetně změn těchto dokumentů,
- výběr projektů, kterým bude poskytnuta dotace a podpora z ROP,
- schvalování výročních a závěrečných zpráv o realizaci ROP,
- odsouhlasení výzev k předkládání projektů, včetně dokumentace a případných změn výzev nebo dokumentace k jednotlivým výzvám.

Do pravomocí výboru dále patří schvalování rozpočtu Regionální rady a jejího závěrečného účtu. Funkční období výboru je shodné s funkčním obdobím zastupitelstva kraje popř. krajů. Po ukončení tohoto období výbor vykonává své pravomoci pouze přechodně, než dojde ke zvolení členů nového výboru. [35]

Úřad Regionální rady

Úřad Regionální rady regionu soudržnosti Moravskoslezsko je výkonným orgánem Regionální rady. Zabezpečuje veškeré úkoly spojené s funkcí řídicího orgánu ROP Moravskoslezsko vyjma těch záležitostí, které spadají do kompetencí Výboru Regionální rady. Další funkční náplní úřadu je řešení úkolů spojených s odborným, organizačním a technickým zabezpečením činnosti Regionální rady. Organizační strukturu, počet zaměstnanců a rozpočet úřadu stanoví Výbor Regionální rady.

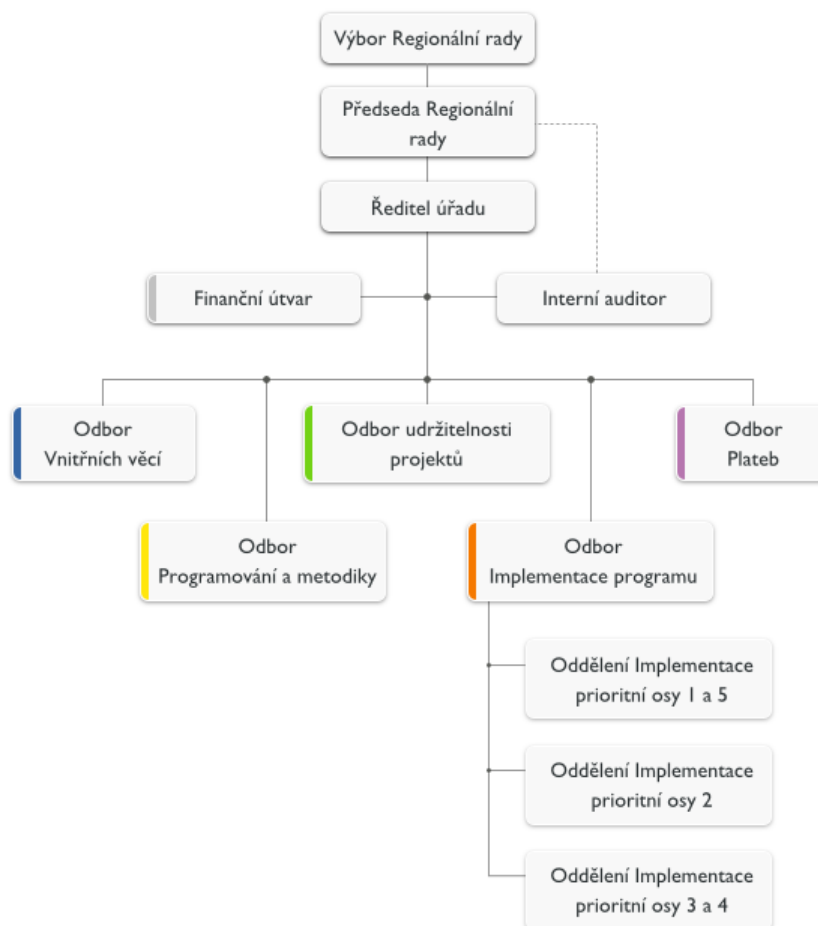
V čele úřadu rady stojí ředitel. Ten je podřízen předsedovi Regionální rady a na jeho návrh jmenuje a odvolává výbor. Od roku 2006 tuto funkci zastává Ing. David Sventek, MBA. Ředitel plní vůči zaměstnancům Regionální rady funkci statutárního orgánu zaměstnavatele, je nadřízeným všech zaměstnanců Regionální rady a kontroluje jejich činnost. [36]

Předseda Regionální rady

Předseda je statutárním orgánem Regionální rady a navenek ji také zastupuje. K jeho úkolům patří svolávání a řízení zasedání Výboru Regionální rady. Svou činností je odpovědný Výboru Regionální rady. Předsedu zastupuje v jeho nepřítomnosti místopředseda.

Od 22. listopadu 2012 je předsedou Regionální rady hejtman Moravskoslezského kraje, pan Miroslav Novák. Funkci místopředsedy Regionální rady zastává JUDr. Josef Babka, 1. náměstek hejtmána. [36]

Obr. 2.4 Organizační schéma Úřadu Regionální rady



Zdroj: <http://www.rr-moravskoslezsko.cz>, 2013

Další důležitou roli při realizaci ROP plní tzv. **Monitorovací výbor Regionálního operačního programu regionu soudržnosti Moravskoslezsko**. Monitorovací výbor byl zřízen státem po dohodě s řídicím orgánem za účelem zajištění kvalitního řízení implementace ROP. Hlavním cílem výboru je kontrola účinnosti a kvality plnění operačního programu. Náplň jeho činnosti se skládá z těchto kroků:

- hodnotí a schvaluje kritéria, podle kterých jsou vybírány financované projekty,
- v pravidelných intervalech posuzuje a hodnotí vývoj v plnění konkrétních cílů,
- provádí vyhodnocení dosažených výsledků v rámci jednotlivých prioritních os,

- vyhodnocuje a schvaluje výroční a závěrečné zprávy o průběhu realizace programu než jsou předloženy Evropské komisi,
- komunikuje s Evropskou komisí ve věcech týkajících se hodnocení a připomínek k výroční kontrolní zprávě operačního programu,
- rozhoduje o pozměňovacích návrzích týkajících se rozhodnutí komise o příspěvku z fondů.

Při obsazování členů Monitorovacího výboru je kladen důraz na vyvážené zastoupení všech z účastněných stran. Členy výboru představují zastřešující organizace jednotlivých skupin partnerů. Díky tomuto rovnovážnému obsazení je zajištěna oboustranná komunikace mezi řízením a implementací programu, jednotlivými partnery a veřejností. Své zastoupení ve výboru má Regionální rada, Krajský úřad, Svaz měst a obcí, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo financí, Ministerstvo dopravy, Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest, Krajská hospodářská komora, Agentura pro regionální rozvoj a.s., vysoké školy z regionu, Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, Magistrát města Opavy, Městský úřad Nový Jičín, Institut komunitního rozvoje, Diecézní charita ostravsko-opavská a Slezská diakonie. [33]

2.4.2.1 Finanční hospodaření Regionální rady

Hospodaření Regionální rady se uskutečňuje dle vlastního rozpočtu a za podmínek stanovených zákonem č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů. Rada také zabezpečuje finanční kontrolu podle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů. Kontrolu vlastního hospodaření Regionální rady za uplynulý kalendářní rok přezkoumává Ministerstvo financí podle zákona č. 420/2004 Sb., o přezkoumávání hospodaření územních samosprávných celků a dobrovolných svazků obcí. [28]

Příjmy rozpočtu Regionální rady jsou tvořeny zejména (zákon č. 248/2000 Sb., § 16b):

- dotacemi ze státního rozpočtu určenými na financování programů kofinancovaných z rozpočtu EU,

- dotacemi z rozpočtů krajů určenými na financování programů kofinancovanými z rozpočtu EU,
- dotace z rozpočtu krajů na činnost Regionálních rad,
- příjmy z vlastního majetku a majetkových práv,
- přijaté peněžité dary a příspěvky,
- přijaté půjčky, úvěry a návratné finanční výpomoci,
- úroky z vkladů, penále a jiné platby získané v souvislosti s použitím prostředků Regionální rady.

Výdaje rozpočtu Regionální rady tvoří zejména (zákon č. 248/2000 Sb., § 16c):

- výdaje na programy kofinancované z rozpočtu EU a závazky vyplývající pro Regionální radu z plnění povinností uložených jí zákony,
- výdaje na vlastní činnost Regionální rady,
- splátky přijatých půjček, úvěrů a návratných finančních výpomocí,
- sankce za porušení rozpočtové kázně.

2.5 Operační program doprava

I když tento Operační program nespadá prioritně do kompetencí Regionální rady regionu soudržnosti Moravskoslezsko, je nutné, aby byl zmíněn, protože regionální politika Regionu soudržnosti Moravskoslezsko nepracuje pouze se svým ROP. Jelikož zdroje Evropské unie poskytují širší možnosti jejich využití, je možné, z důvodu zachování komplexnosti ekonomického a sociálního rozvoje regionu, použít k uskutečnění některých projektů, jež svým charakterem plně nezapadají do oblastí podpory v rámci ROP, také jiné nástroje pro čerpání prostředků EU. Jak bude ukázáno v dalších kapitolách této Diplomové práce, týkajících se mezinárodního Letiště Leoše Janáčka Ostrava, jednotlivé projekty přímo související s jeho modernizací a rozvojem nejsou pouze záležitostí Regionálního operačního programu Moravskoslezsko, ale svým obsahem a zaměřením spadají do oblastí podpory Operačního programu Doprava.

Operační program doprava (OPD) je důležitý nástroj určený pro čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie předurčených pro užití v rozvoji dopravní infrastruktury v České republice. Zdroje EU určené pro tento operační program jsou poskytovány z *Fondu soudržnosti* (FS) a z *Evropského fondu pro regionální rozvoj* (ERDF). Objem prostředků poskytnutých tomuto programu ze zmíněných evropských fondů na programovací období 2007–2013 je celkem 5,821 miliardy EUR (cca 150 mld. Kč). To z tohoto programu činí z pohledu alokace zdrojů největší operační program v rámci ČR. Kofinancování ze strany České republiky probíhá z národních veřejných zdrojů. Především ze státního rozpočtu a Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který také zastává funkci zprostředkujícího subjektu. Rolí řídicího orgánu Operačního programu Doprava bylo pověřeno Ministerstvo dopravy. [32]

Náplní Operačního programu Doprava je zejména realizace dopravních priorit republikového i evropského významu a zároveň splnění priorit a cílů Dopravní politiky České republiky na období 2005–2013. Globálním cílem tohoto programu, který vychází z Národního strategického referenčního rámce, je zlepšení dopravní dostupnosti. Dosažení globálního cíle je uskutečňováno prostřednictvím několika specifických cílů. Každý z těchto specifických cílů je charakteristický pro určitou prioritní osu operačního programu. OPD je rozdělen na sedm prioritních os, které obsahují celkem jedenáct oblastí podpory. [29]

Jednotlivé prioritní osy a jejich oblasti podpory:

Prioritní osa 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T

Oblasti podpory:

1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí TEN-T včetně železničních uzlů

1.2 Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů

Hlavním cílem této osy je podpora prioritních projektů uvedených v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Výsledkem těchto projektů má být modernizace stávajících tranzitních koridorů, rozšíření dálkového řízení provozu a v neposlední řadě zavedení technických opatření k ochraně životního prostředí.

Prioritní osa 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T

Oblasti podpory:

2.1 Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T

2.2 Rozvoj inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a systémů ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy

Předmětem podpory je v této ose výstavba nových úseků dálniční a silniční sítě jako náhrady za již nevyhovující úseky sítě TEN-T. Dále jde v této prioritní ose o modernizaci a zvýšení kapacity stávajících úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. třídy sítě TEN-T. V podporovaných projektech je také pamatováno na zavádění a rozvoj inteligentních dopravních systémů.

Prioritní osa 3 – Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T

Oblasti podpory:

3.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T

V této ose je věnována pozornost především projektům zabývajících se zkvalitněním cestování železniční dopravou mimo síť TEN-T. Jde převážně o zvýšení bezpečnosti, o zlepšení přístupu k osobám s různým zdravotním omezením, ale také o technická opatření vedoucí k bezproblémovému zvýšení traťových rychlostí.

Prioritní osa 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T

Oblasti podpory:

4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T

Cíle této osy jsou především zkvalitnění dopravy na silnicích I. třídy, odlehčení dopravy ve městech a obcích vybudováním jejich obchvatů a navýšení kapacity silniční infrastruktury v příhraničních oblastech.

Prioritní osa 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze

Oblasti podpory:

5.1 Rozvoj sítě metra v Praze

5.2 Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze

Hlavním cílem této osy je rozšíření pražského metra a podpora regulace silniční dopravy v hl. m. Praze.

Prioritní osa 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy

Oblasti podpory:

6.1 Podpora multimodální nákladní přepravy, nákup dopravních prostředků pro kombinovanou dopravu (KD) a přepravních jednotek pro KD, modernizace překladišť KD (v rámci této oblasti podpory je v tuto chvíli aktuální pouze podoblast Podpora revitalizace železničních vleček)

6.2 Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T

6.3 Podporou modernizace říčních plavidel, která povede k nižším negativním dopadům vodní dopravy na ŽP či podpoře multimodality v nákladní dopravě

Hlavním cílem této osy je rozvoj multimodálních přepravních systémů, spojený s revitalizací železničních vleček a podporou vzniku veřejných logistických center. V této ose jde také o podporu projektů zabývajících se rozšířením a zkvalitněním vnitrozemských vodních cest a modernizací říčních plavidel.

Prioritní osa 7 – Technická pomoc

Oblasti podpory:

7.1 Implementace Operačního programu Doprava

7.2 Podpora absorpční kapacity

Tato prioritní osa má hlavní cíle v zajištění kvalitního řízení pro OPD, realizaci monitoringu, technické zajištění všech řídicích subjektů a administrativní zabezpečení programu. Mezi podporované aktivity patří také příprava koncepce a strategických

dokumentů pod záštitou Ministerstva dopravy. Důležitou součástí této osy je také zajištění dostatečné publicity programu.

Tabulka 2.4 Rozdělení finančních prostředků určených pro OP Doprava mezi jednotlivé mezi jednotlivé prioritní osy (v EUR)

Číslo prioritní osy	Fond	Příspěvek EU	Národní zdroje	Indikativní rozdělení		Celkové zdroje	Podíl na alokaci
				Národní veřejné zdroje	Národní soukromé zdroje		
		a	b=c+d	c	d	e=a+b	g=a/a
1	FS	2 196 706 382	387 654 066	387 654 066	0	2 584 360 448	38,04%
2	FS	1 614 071 569	284 836 160	284 836 160	0	1 898 907 729	27,95%
3	FS	393 547 402	69 449 541	69 449 541	0	462 996 943	6,82%
4	ERDF	1 051 016 928	185 473 575	185 473 575	0	1 236 490 503	18,20%
5	FS	330 076 926	58 248 870	58 248 870	0	388 325 796	5,72%
6	ERDF	119 426 722	21 075 305	21 075 305	0	140 502 027	2,07%
7	FS	69 235 274	12 218 059	12 218 059	0	81 453 333	1,20%
Celkem	ERDF+FS	5 774 081 203	1 018 955 576	1 018 955 576	0	6 793 036 779	100%

Zdroj: <http://www.strukturalni-fondy.cz>, [cit. 2013-03-20], vlastní zpracování

V roce **2006** byl také zastupiteli Moravskoslezského kraje schválen klíčový strategický dokument – *Generel rozvoje Letiště Ostrava, a.s. 2005 – 2015 (Příloha č. 2)* vycházející obsahově z *Podnikatelského plánu Letiště Ostrava, a.s., pro období 2005 – 2015*. [17]

Tyto dva dokumenty představují stěžejní strategii rozvoje infrastruktury LLJO. Jádrem strategie tvoří příprava a následná realizace důležitých projektů kofinancovaných ze strukturálních fondů Evropské unie. Převážná část projektů účelem svého zaměření spadá pod *Regionální operační program Moravskoslezsko*. Důležitý projekt „*Letiště Leoše Janáčka Ostrava, kolejové napojení*“, spolufinancovaný z rozpočtu Moravskoslezského kraje v rámci ROP Moravskoslezsko, má však přímou návaznost na projekt „*Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošnov*“ jež je součástí Operačního programu Doprava. [32]

3. SWOT analýza Letiště Leoše Janáčka Ostrava

SWOT analýza je metoda, která umožňuje identifikovat silné (ang: Strengths) a slabé (ang: Weaknesses) stránky, příležitosti (ang: Opportunities) a ohrožení (ang: Threats), týkající se určitého projektu, typu podnikání, podnikatelského záměru, popř. politiky ve smyslu zavedení nového opatření apod. Tato metoda je hojně používána v oblasti marketingu, ale také např. při analýze a vytváření politik. Výsledek analýzy představuje komplexní zhodnocení fungování daného subjektu, pomocí kterého je možné identifikovat stávající problémy a jejich případná řešení, určit možnosti rozvoje a také najít nové oblasti zaměření. SWOT analýzy je pro tyto své charakteristické vlastnosti součástí dlouhodobého strategického plánování společnosti. [3]

3.1 Bližší specifikace Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Letiště Leoše Janáčka Ostrava (LLJO) se nachází 25 km jižně od centra krajské metropole Ostravy. Je nedílnou součástí rozvojové lokalita Ostrava-Mošnov a díky své poloze má velmi dobrou dopravní dostupnost s možností využití silniční, železniční a letecké dopravy. Toto velkoryse koncipované rozvojové území je tvořeno souborem rozsáhlých ploch se specifickým určením. LLJO představuje nejdůležitější centrální část této lokality už z povahy jeho samotného významu jako mezinárodního letiště. [11]

3.1.1 Historie LLJO

Historie Letiště Leoše Janáčka Ostrava představuje období delší než jedno století. Začala se odehrávat již v prvním desetiletí minulého století, kdy v tehdejší obci Harty, začali bratři Josef a Vilém Žurovcové v letech 1909 – 1914 provádět své práce a pokusy, jako jedni z prvních průkopníků regionálního letectví. Přesné místo dnešní polohy letiště, využila poprvé k leteckému provozu německá společnost Luftwaffe, která zde po okupaci Československa v roce 1939 vybudovala polní letiště pro plánovanou přípravu útoku na Polsko. Po skončení 2. Světové války v květnu 1945 začala letiště využívat první československá smíšená letecká divize. Bohužel krátce na to bylo území letiště navraceno svému původnímu účelu a to zemědělské výrobě. Tato doba nečinnosti zabrala více než jedno desetiletí.

Novodobá historie letiště má počátek v roce 1956. V tomto roce byly zahájeny stavební práce za účelem vybudování nového letiště, které mělo sloužit především pro potřeby armády.

Civilní provoz byl na letišti zahájen oficiálně dne 16. Října 1959, kdy nově vybudované letiště, tehdy pod názvem Letiště Ostrava – Mošnov, plně nahradilo již nevyhovující letiště v Ostravě – Hrabůvce, které se nacházelo na velice nevyhovujícím místě přímo v městské aglomeraci. Letecká doprava na letišti v tomto období zahrnovala nejenom lety vnitrostátní, ale i několik nepravidelných zahraničních letů. Civilní letecký provoz a s ním spojenou údržbu všech prostor a přilehlých ploch zajišťovala společnost ČSA, část letiště však stále sloužila vojenským účelům. V této době se na půdě mošnovského letiště vystřídaly všechny typy dopravních letounů patřících do vybavení tehdejší ČSA, které nebylo tvořeno pouze pístovými ale i proudovými stroji. V 60. a 70. letech byl letecký provoz ještě rozšířen o v té době velice populární aerotaxi, jež zajišťovaly letouny Ae-45 a L-200. [5]

Slibný rozvoj letiště na přelomu 70. a 80. let 20. století zastavila celosvětová ropná krize, která omezila leteckou dopravu na celém světě. Sít linek ČSA začala měnit charakter z regionálních na kontinentální, postupně i na mezikontinentální. Po reorganizaci civilní letecké dopravy přešla od 1. ledna 1978 civilní část Letiště Ostrava – Mošnov (stejně jako ostatní civilní letiště v ČSSR) pod pravomoc Československé lidové armády (ČSLA).

Počátkem 80. let začalo letiště opět přijímat převážně na charterových linkách letadla ČSA. To ve svém důsledku znamenalo pro letiště zvýšení zájmu zahraniční letecké společnosti, zejména z bývalých zemí RVHP. Rok 1984 znamenal pro letiště částečné omezení letového provozu z důvodu rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy. Byla také dokončena stavba budovy určená pro technické, hasičské a záchranné služby a zároveň byla zrekonstruována letištní hala.

Výrazné změny nastaly v roce 1989, kdy dne 1. dubna bylo Letiště Ostrava – Mošnov, jako jedno ze tří letišť tehdy ještě v ČSSR, zařazeno do sítě mezinárodních letišť. Politické změny v listopadu 1989 znamenaly velké omezení a posléze i ukončení činnosti vojenské části, což se začalo postupně projevovat i ve výkonech letiště. Leteckou dopravu začali využívat především obchodní cestující a další část dopravy byla tvořena nepravidelnými turistickými linkami. Doposud hojně využívaným charterovým letům byly zrušeny dotace a ty tímto přestaly být dostupné pro širokou veřejnost. Letecká doprava byla rovněž nepříznivě ovlivněna krizí v Perském zálivu, která hospodářské výsledky naší letecké dopravy reprezentované především ČSA, stejně jako dopravu na celém světě, přivedla do oblasti záporných čísel. V průběhu roku 1990 se zpráva letiště a sní většina starostí souvisejících s provozem, přesunula do pravomoci České správy letišť, s. p. (ČSL). [10]

V polovině 90. let minulého století došlo na letišti k významnému zvýšení intenzity provozu, a to hlavně díky vzniku Air Ostrava, která byla vytvořena z původní podnikové společnosti Air Vítkovice. Důležitým mezníkem v historii Letiště Ostrava – Mošnov bylo také jeho přijetí do Mezinárodní rady letišť (Airport Council Internacional, ACI) v říjnu 1993.

V roce 1998 zaznamenalo letiště snížení počtu přepravených osob vlivem poklesu charterové dopravy, důvodem byla skutečnost, že cestovní kanceláře se potýkali s problémy v oblasti financí a část z nich zkrachovala. Naopak v oblasti letecké nákladní dopravy došlo k výraznému meziročnímu nárůstu objemu přepraveného zboží na 240 % oproti roku 1997. Veškeré úsilí letiště se zaměřilo na podporu technické, obchodní a legislativní oblasti související s touto perspektivní oblastí dopravy s cílem rozšířit své aktivity i na polský trh. [5]

3.1.2 Současnost LLJO

V roce 2004 bylo letiště převedeno do vlastnictví Moravskoslezského kraje. Provozovatelem se stala společnost Letiště Ostrava a.s.. Letiště Leoše Janáčka Ostrava se stalo dynamicky se rozvíjejícím organizmem a dnes je důležitým partnerem pro rozvoj celého Regionu soudržnosti Moravskoslezsko. V současnosti zajišťují leteckou přepravu letouny nejrůznějších dopravců z celého světa na charterových letech, stejně jako stroje domácích leteckých společností. Od 13. prosince 2006 se letiště jmenuje podle hudebního skladatele Leoše Janáčka. Letiště pokřtil hejtman Evžen Tošenovský společně s ředitelem Letiště Ostrava Lubomírem Vavrošem. [19]

Základní údaje o letišti

Všeobecné parametry:

- **Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště a jeho umístění:** 49 41 46 N 018 06 39 E, střed RWY 04/22,
- **Vzdálenost a směr letiště od města:** 20 km JZ od hlavního nádraží v Ostravě
- **Nadmořská výška a vztažná teplota:** 257 m / 844 ft, 23,5 °C (červenec), H24, žádná provozní ani hluková omezení,
- **Počet vzletových a přistávacích drah:** 1,
- **Délka a šířka vzletové a přistávací dráhy:** 3500 m, 63 m

- **Statut letiště:** certifikováno pro provoz LVO – CAT II (příprava na CAT IIIA)
- **Počet terminálů pro odbavení cestujících:** 1,
- **Počet cargo terminálů:** 1,
- **Kategorie cargo letadel:** až do B747 AN-124,
- **Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel:** K dispozici jsou zařízení pro odbavení nákladu, pro plnění palivem a odstraňování námrazy. Druhy paliv: Jet A1, letecký benzín AVGAS 100LL. Dodavatelé paliva – Shell, Lukoil. Druhy olejů: AEROSHELL 1540/100.
- **Servisní a opravárenské centrum JOB AIR TECHNIC:** Údržba letadel typu Boeing 737 classic, Boeing 737 NG, Airbus A320 family, up to C2 maintenance, Saab 340, 2000, hangár pojme letadla až do velikosti B747.

Kapacitní parametry:

- **Kapacity dráhového systému:** ve stávající konfiguraci podle podmínek přiblížení na přistání je cca 40 až 54 vzletů a přistání za hodinu. Roční dosažitelná kapacita je okolo 180 000 vzletů a přistání. Parametry dráhového systému umožňují provoz všech v současné době provozovaných letounů.
- **Počet stání letadel:** Centrální APN – 5 letadel kódového písmene C, 2 letadla kódového písmene D; APN Jih – 3 letadla kódového písmene C, 3 letadla kódového písmene D nebo 1 x D a 1 x E; APN GA – 13 letadel kódového písmene A nebo 9 x A a 3 x B.
- **Kapacita odbavovací plochy:** Letiště má 3 odbavovací plochy vytvářející dostatečnou kapacitu pro jeho rozvoj i parkování letadel bez omezení.
- **Kapacity odbavovací haly:** Ze statutu letiště vyplývá, že budova musí být schopna zabezpečovat odbavení tuzemských i zahraničních cestujících a zavazadel. Nová odletová a odbavovací hala (uvedena do provozu v r. 2006) tuto podmínku splňuje více než v dostatečné míře.
- **Kapacity prostoru pro odbavování zboží:** kapacita odbavovacího prostoru je pro stávající stav více než dostatečná.

- **Kapacita vzdušného prostoru:** Kapacita vzdušného prostoru není speciálně posuzována, neboť její stávající rozsah se pokládá za evidentně vyhovující pro zajištění příletových, odletových, vyčkávacích a přibližovacích postupů při maximálním využití hodinové kapacity dráhového systému. [27]

Vlastník, provozovatel a zřizovatel letiště

- Vlastníkem letiště je Moravskoslezský kraj.
- Provozovatelem letiště je Letiště Ostrava a.s..
- Zřizovatelem provozovatele letiště je Ministerstvo dopravy a spojů České republiky.
- Ústředním orgánem státní správy ve věcech civilního letectví je MDS ČR – obor civilního letectví.
- Správním úřadem pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví je Úřad pro civilní letectví.

Mimo výše uvedených provozovatelů patří mezi současné uživatele letiště např. České aerolinie, Central Connect Airlines, Cizinecká policie, Celní úřad – středisko Mošnov, DANZAS, DHL Logistic s.r.o., UPS, Transexpress a firma JOB Air zabývající se opravou malých letadel. [16]

Statutární orgány společnosti Letiště Ostrava a.s. provozovatele LLJO

Představenstvo společnosti:

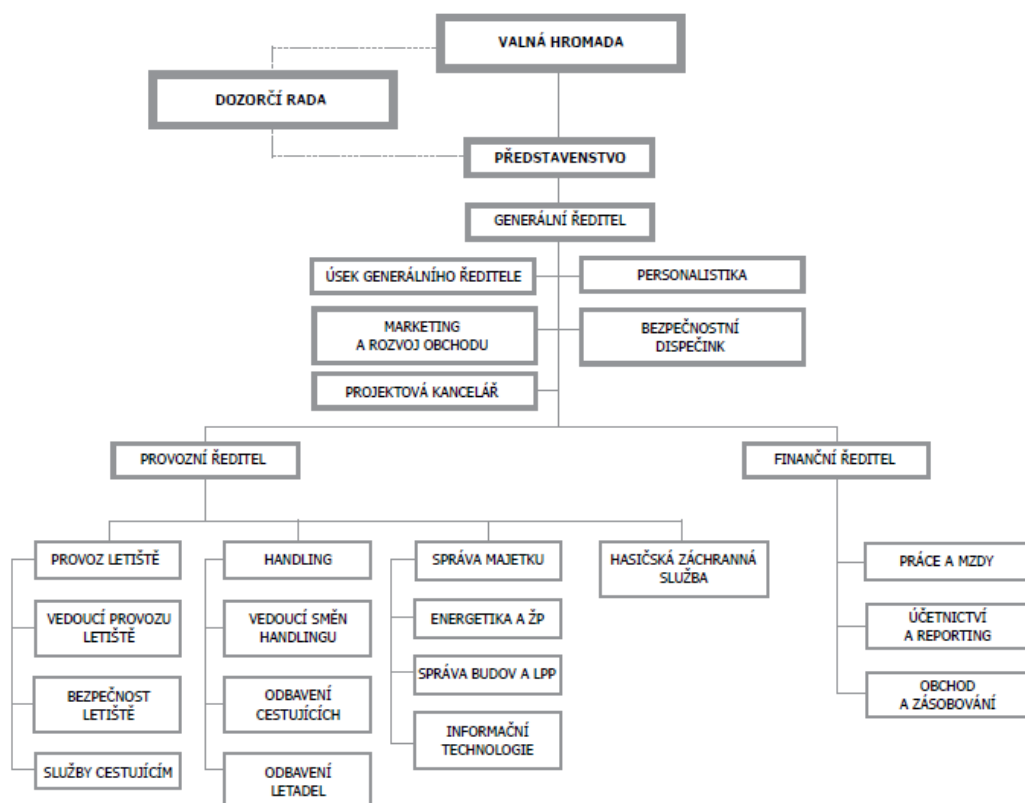
- | | |
|---|------------------------|
| - Předseda představenstva (generální ředitel) | Ing. Pavel Schneider |
| - Místopředseda představenstva | Ing. Michaela Uherková |
| - Člen představenstva | Ing. Michal Holubec |

Dozorčí rada společnosti:

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| - Předseda dozorčí rady | Miroslav Novák |
| - Místopředseda dozorčí rady | JUDr. Josef Babka |
| - Člen dozorčí rady | Pavol Lukša |
| - Člen dozorčí rady | doc. Ing. Marian Lebieczik, Ph.D. |
| - Člen dozorčí rady | Petr Gawlas |
| - Člen dozorčí rady | Ing. David Maňas |
| - Člen dozorčí rady | Ing. Petr Vašek |

- Člen dozorčí rady Radovan Řeháček
- Člen dozorčí rady Petr Hazmuka

Obrázek 3.1 Organizační schéma společnosti Letiště Ostrava a.s.



Zdroj: <http://www.airport-ostrava.cz>, 2013

3.1.2.1 Vývoj LLJO po převzetí společností Letiště Ostrava, a.s.

Období 2004 – 2006

Společnost Letiště Ostrava a.s. převzala od Moravskoslezského kraje na základě Smlouvy o nájmu uzavřené 29. června **2004** veškerý majetek, pohledávky a závazky LLJO (v té době ještě Letiště Ostrava – Mošnov) do pronájmu. Rok **2005** byl tedy prvním rokem v samostatné režii Letiště Ostrava, a.s.. I když tento rok představuje v konečném hodnocení ztrátu ve výši 6,27 mil. Kč, viz **Tabulka 3.1**, byl to rok pro letiště velice příznivý a průlomový. Výsledná ztráta hospodaření společnosti je pochopitelná, protože v tomto roce došlo k prvním větším investicím do vybavení letiště, k zahájení rekonstrukcí a oprav pronajatého majetku, ale především byla započata výstavba nové odbavovací haly. Společnost také zahájila lety na dvou nových pravidelných linkách do Mnichova a Vídně. [20]

Nejdůležitějším krokem bylo vytvoření základního rozvojového dokumentu společnosti tzv. *Podnikatelského plánu Letiště Ostrava, a.s., pro období 2005 – 2015*. V tomto plánovacím dokumentu byly stanoveny základní střednědobé i dlouhodobé cíle v oblasti modernizace a rozvoje technické infrastruktury letiště a dále zde byly stanoveny stěžejní oblasti zaměření rozvoje letecké dopravy.

Hlavními událostmi roku **2006** bylo již zmíněné přejmenování letiště na Letiště Leoše Janáčka Ostrava a dokončení výstavby a otevření nové odletové a odbavovací haly, která svými parametry splňuje nejpřísnější světové standardy v oblasti bezpečnosti a také komfortu při odbavování cestujících.

Obrázek 3.2 Nová odletová a odbavovací hala Letiště Leoše Janáčka Ostrava



Zdroj: <http://www.airport-ostrava.cz>, 2013

Celková výše investičních nákladů na stavbu haly byla cca 330 mil. Kč. Objem finančních prostředků poskytnutých na kofinancování ze strukturálních fondů Evropské unie představoval téměř 43 mil. Kč. Polovina investované částky byla vynaložena na nejmodernější bezpečnostní a odbavovací technologie. Odbavovací kapacita letiště se tímto zvýšila na počet pětiset osob za hodinu, což znamenalo významné posílení konkurenceschopnosti letiště vzhledem ke vstupu České republiky do Schengenského prostoru ke dni 31.12. 2007. V souladu s plánem dlouhodobého rozvoje LLJO byly v roce **2006** realizovány další důležité investice. Jednalo se o výstavbu nového parkoviště v celkové hodnotě 14,3 mil. Kč a o rozšíření bezpečnostních systémů v hodnotě 2 mil. Kč. [21]

V témže roce došlo k navýšení základního jmění společnosti ze 2 mil. Kč na 59 mil. Kč. Zisk Společnosti Letiště Ostrava a.s. se v tomto roce pohyboval již v kladných číslech. Společnost dosáhla celkového zisku 6,2 mil. Kč, což je patrné z **Tabulky 3.1**, kde zisk v r.

2006 představuje téměř stejnou číselnou hodnotu jako vykázaná ztráta roku 2005, ale s kladným znaménkem.

Tabulka 3.1 Výsledky hospodaření Letiště Ostrava, a.s. v letech 2004 – 2006 (v tis. Kč)

Vývoj tržeb, výnosů	2004	2005	2006
Tržby	65 652	142 006	160 861
Výnosy	67 006	147 441	223 530
Zisk (+), ztráta (-)	5 666	-6 270	6 201

Pozn.: rok 2004 zahrnuje pouze výsledky od 1. 7. 2004, tzn. od data vzniku společnosti Letiště Ostrava, a. s.

Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2006, [cit. 2013-03-21], vlastní zpracování

K významnému nárůstu došlo v počtu odbavených cestujících a to zejména na lince do Prahy provozované společností ČSA a pravidelné lince do Vídně provozované společností Job Air. Bohužel byla v průběhu roku zrušena pravidelná linka do Mnichova společností Cirrus Airlines. Díky blízkosti letiště od krajské metropole zaznamenal také velký rozvoj segment nepravidelných letů organizovaných cestovními kanceláři spolu s leteckými společnostmi ČSA a Travel Service. [21]

Tabulka 3.2 Vývoj počtu cestujících odbavených na LLJO v období 2004 – 2006

Druh přepravy	2004	2005	2006
Vnitrostátní pravidelná	72 101	92 707	94 535
Vnitrostátní nepravidelná	1 354	1 871	1 949
Mezinárodní pravidelná	-	4 041	14 216
Mezinárodní nepravidelná	124 542	136 161	162 094
Tranzitní cestující	18 262	31 084	27 942
Celkem	216 259	265 864	300 736

Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2006, [cit. 2013-03-21], vlastní zpracování

Vývoj počtu pohybů letadel byl srovnatelný s předešlým rokem 2005, kdy došlo k nárůstu tržeb o cca 3,2 mil. Kč, viz **Tabulka 3.3**. Ke změně došlo pouze ve skladbě jednotlivých druhů letů. Vzrostl počet letadel osobní a nákladní dopravy a klesl počet letadel spadajících do kategorie jiných letů.

Výrazný nárůst zaznamenal také objem nákladní přepravy. Bylo odbaveno více než 2 000 tun leteckého nákladu, což představuje více než pětinaový kladný rozdíl oproti předešlým rokům, viz **Graf 3.1**. Největší podíl na tomto růstu má navýšení počtu letů a tím i

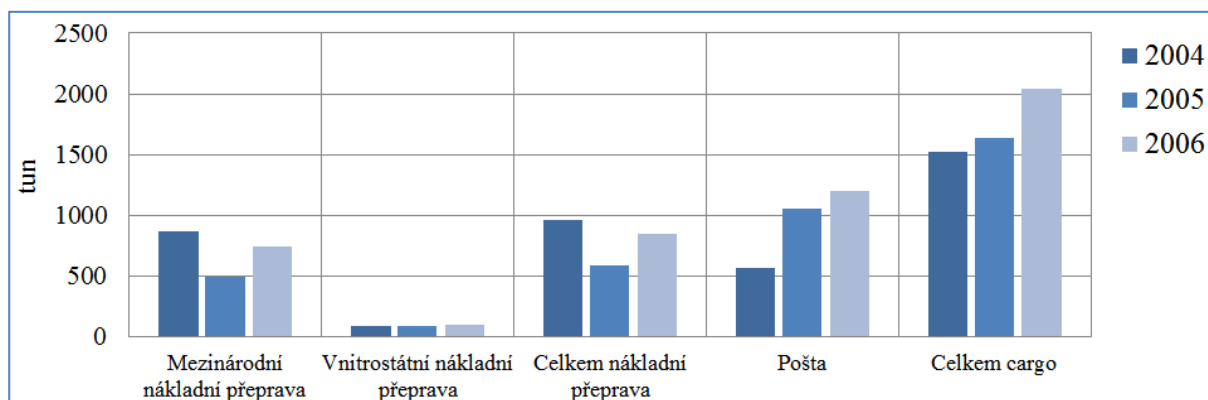
objemu přepraveného nákladu pravidelné letecké poštovní linky mezi Prahou a Ostravou dlouholetého klienta LLJO České pošty, s.p., [21]

Tabulka 3.3 Vývoj tržeb z hlediska druhu letů na LLJO v období 2004 – 2006 (v tis Kč)

Druh letu	2004	2005	2006
Komeční osobní přeprava	4 120	5 185	6 067
Cargo lety	470	1 007	1 108
Obecné letectví a jiné lety	8 520	10 114	821
Celkem	13110	16306	16096

Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2006, [cit. 2013-03-21], vlastní zpracování

Graf 3.1 Přehled vývoje objemu nákladní přepravy na LLJO v období 2004 – 2006



Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2006, 2013, vlastní zpracování

Období 2007 – 2009

Rok **2007** probíhal na LLJO ve znamení velkých oprav, rekonstrukcí a rozšíření na dráhovém systému. Jedním z hlavních důvodů těchto generálních oprav, kromě zajištění bezpečnosti, byla nutnost zvýšení kategorie letiště pro provoz za nízkých dohledností podle standardů ILS CAT II ICAO. Celková investice tohoto projektu dosáhla výše 120 mil. Kč a byla hrazena výhradně z prostředků společnosti Letiště Ostrava, a.s.. Letiště bylo také jako první v České republice schváleno do kategorie mezinárodních letišť s vnější hranicí, což představuje letecký vstupní bod do Schengenského prostoru. Dále proběhla výstavba nové obslužné komunikace, na které se účelovou investiční dotací ve výši 37 mil. Kč. podílel Moravskoslezský kraj. [22]

Společnost Letiště Ostrava, a.s. dosáhla v roce **2007** zisku 970 tis. Kč, viz **Tabulka 3.4**. Ve srovnání s předchozím rokem došlo k výraznému poklesu hospodářského výsledku.

Hlavním důvodem tohoto poklesu byly vyšší osobní náklady společnosti. Tyto vyšší náklady jsou dány zejména výdaji na podporu linky Ostrava – Vídeň a odpisy z majetku ve vlastnictví Moravskoslezského kraje. Významnou účetní položku také představují odpisy z nového majetku, a to zejména nové odbavovací haly ve výši 244 tis. Kč měsíčně a zařízení této nové haly ve výši 1.156 tis. Kč měsíčně. [22]

V roce **2007** pokračoval stabilní růst počtu odbavených cestujících, jež se svou hodnotou cca 10 % dostal nad průměr letišť Evropské unie, **Tabulka 3.5**. Vnitrostátní dopravě dominovala linka do Prahy provozovaná společností ČSA, jejíž podíl na počtu cestujících činil celých 27%. V pravidelné mezinárodní dopravě měla nejvyšší počet cestujících a to 6,5%, linka do Vídně provozovaná společností Job Air. U této linky došlo díky její stabilizaci k pozastavení provozních dotací ze strany společnosti Letiště Ostrava, a.s.. Tento rok došlo k opětovnému navýšení celkového počtu nepravidelných letů. Nejvyšší podíl na nepravidelné osobní dopravě měly opět společnosti ČSA a Travel Service.

Celkový počet pohybů letadel mírně vzrostl, až na oblast cargo letů, která zaznamenala velký pokles. Dlouhodobě však dochází k výrazné změně v jednotlivých druzích letů. Cargo přeprava zůstala v roce **2007** na přibližně stejné úrovni hmotnosti přepraveného zboží jako v roce 2006, **Tabulka 3.6**. Došlo pouze k poklesu cargo charterových letů, které dostatečně vyrovnila svým nárůstem cargo přeprava na pravidelné lince do Lipska provozované společností DHL. [22]

V roce **2008** byl dokončen proces certifikace letiště podle evropských norem a předpisů, což vyvrcholilo obdržením nové licence, čímž to se LLJO zařadilo do společnosti vyspělých evropských letišť. Byly zkolaudovány a uvedeny do provozu všechny prvky, související se zvýšením kategorie letiště v oblasti provozu za nízkých dohledností (ILS CAT II ICAO). Mezi největší investice tohoto roku patřilo zakoupení speciálního odmrazovacího zařízení De-Icer v hodnotě 9,5 mil. Kč. a rekonstrukce severní odbavovací plochy za téměř 50 mil. Kč. Tato stavba byla financována z rozpočtu Moravskoslezského kraje. [23]

V tomto roce začala také příprava projektů financovaných z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko, Prioritní osa 1, oblast podpory 1.2 určené přímo LLJO (Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava). Je plánováno vybudování infrastruktury pro zajištění rozvoje dalších služeb letiště, výstavba účelových komunikací za účelem napojení letiště a sousední průmyslové zóny Mošnov na silniční síť a napojení letiště na železniční síť včetně stavby

železničního terminálu. Velice důležité projekty jsou **Stroje a zařízení I**, **Stroje a zařízení II**, **Stroje a zařízení HZS** a také výstavba **Bezpečnostního centra**. Tyto projekty velkou měrou přispějí ke zvýšení kvality a počtu současně odbavených letadel a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu. [23]

Rok **2008** byl z pohledu hospodaření společnosti Letiště Ostrava, a.s. v porovnání s předchozími lety velice ztrátový. Byla dosažena ztráta -15,87 mil. Kč, viz **Tabulka 3.4**. Roční nárůst tržeb činil 11% ve srovnání s rokem předešlým. Společnost však vynaložila náklady na podporu linky Ostrava – Moskva v celkové výši 25,84 mil. Kč. Nebýt těchto nákladů, společnost by vykázala nejlepší výsledek hospodaření ve své historii, a to 9,96 mil. Kč. Podpora této linky naplňovala dlouhodobé cíle společnosti a Moravskoslezského kraje navázat letecké spojení s hlavními městy okolních států, které spojují s Moravskoslezským regionem společné hospodářské a rozvojové zájmy. Z důvodu malé vytíženosti byla tato linka provozovaná ruskou společností CJSC Aircompany Polet dohodou v únoru 2009 ukončena.

Nadále pokračoval růst počtu odbavených cestujících a to zejména na charterových letech. Celkový zaznamenaný nárůst počtu cestujících činil 6,5 % v porovnání s rokem 2007, viz **Tabulka 3.5**. Počátek roku **2008** byl ve znamení zvýšení počtu cestujících na dvou stěžejních pravidelných linkách Ostrava – Praha a Ostrava – Vídeň. V průběhu roku bylo zahájeno výběrové řízení vypsané Moravskoslezským krajem na získání finanční podpory pro rozlétání čtyř nových linek směřujících do Londýna, Bruselu, Amsterdamu a Moskvy. Toto výběrové řízení však bylo neúspěšné. [23]

Vývoj počtu pohybů letadel byl ve stejném trendu jako rok minulý. V oblasti leteckého carga došlo k poklesu hmotnosti přepravovaného zboží. Tato skutečnost byla nejvíce ovlivněna dalším snížením objemu cargo charterových letů, což byl pokračující trend z předešlého roku, viz **Tabulka 3.6**. Pravidelná cargo přeprava zaznamenala nepatrný nárůst, **Graf 3.2**. Konec roku **2008** byl poznamenán hospodářskou krizí, v důsledku které došlo ke snížení poptávky po leteckých službách. [23]

Průběh roku **2009** byl silně ovlivněn globální hospodářskou krizí, což se ve svém důsledku projevilo ve výsledcích hospodaření společnosti. Společnost dosáhla v roce **2009** ztráty -5,88 mil. Kč, viz **Tabulka 3.4**. Důsledky krize lze sledovat na poklesu poptávky po leteckých službách. Následkem této skutečnosti došlo ke snížení počtu odbavených

cestujících a to o 13 % v porovnání s předcházejícím rokem, viz **Tabulka 3.5**. Na této ztrátě se nemalou měrou podílela podpora nevytížené mezinárodní linky do Moskvy, jejíž provoz byl po pečlivém zvážení ukončen v únoru **2009**. Společností Job Air byl v průběhu roku spuštěn provoz linky do Splitu a v září téhož roku byla opět otevřena linka Ostrava – Mnichov. [24]

Tabulka 3.4 Výsledky hospodaření Letiště Ostrava, a.s. v letech 2007 – 2009 (v tis. Kč)

Vývoj tržeb, výnosů	2007	2008	2009
Tržby	180 259	200 387	189 991
Výnosy	229 068	241 904	233 175
Zisk (+), ztráta (-)	970	-15 877	-5 880

Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2009, [cit. 2013-03-23], vlastní zpracování

Tabulka 3.5 Vývoj počtu cestujících odbavených na LLJO v období 2007 – 2009

Druh přepravy	2007	2008	2009
Vnitrostátní pravidelná	89 927	89 988	71 792
Vnitrostátní nepravidelná	2 785	2 259	4 967
Mezinárodní pravidelná	21 610	23 699	16 309
Mezinárodní nepravidelná	187 746	199 113	179 005
Tranzitní cestující	30 198	38 678	35 057
Celkem	332 266	353 737	307 130

Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2009, [cit. 2013-03-23], vlastní zpracování

Počet pohybů letadel za rok **2009** poklesl o 6 % oproti předcházejícímu roku. Společnost dosáhla celkových tržeb v této oblasti v hodnotě 16,15 mil. Kč, viz **Tabulka 3.6**. Pokles byl způsoben zejména útlumem aktivit v oblasti obecného letectví.

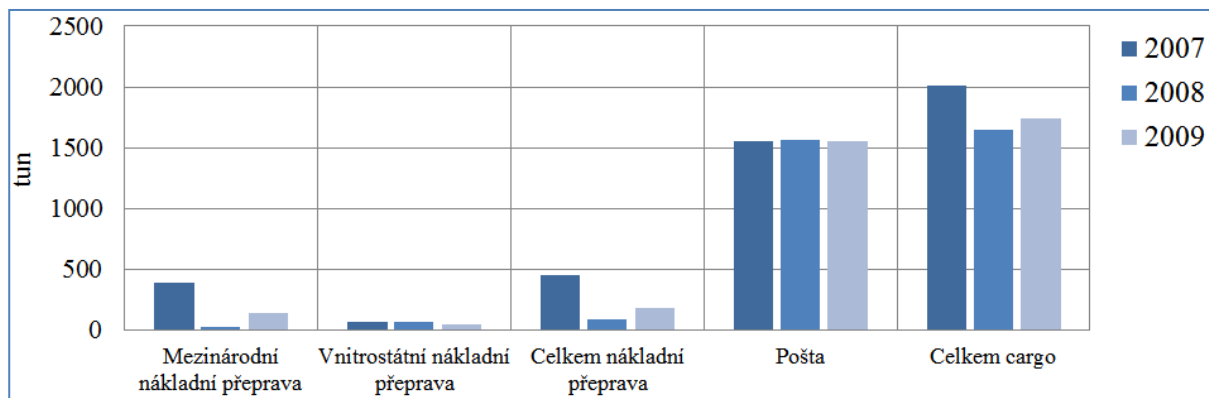
Tabulka 3.6 Vývoj tržeb z hlediska druhu letů na LLJO v období 2007 – 2009 (v tis Kč)

Druh letu	2007	2008	2009
Komeční osobní přeprava	6 146	6 402	6 424
Cargo lety	257	86	186
Obecné letectví a jiné lety	9 541	10 679	9 542
Celkem	15944	17167	16152

Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2009, [cit. 2013-03-23], vlastní zpracování

Objem letecké přepravy i přes probíhající hospodářskou krizi zaznamenal, při srovnání výsledků s předešlým rokem, nárůst o 11%. Nárůst byl způsoben zejména lety se zásilkami o nižší hmotnosti v rozmezí 1-2 tun v kategorii mezinárodní cargo přepravy, viz **Graf 3.2**.

Graf 3.2 Přehled vývoje objemu nákladní přepravy na LLJO v období 2007 – 2009



Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2009, [cit. 2013-03-23], vlastní zpracování

Navzdory krizi se společnosti Letiště Ostrava, a.s. dařilo v roce **2009** zrealizovat část projektů kofinancovaných ze strukturálních fondů EU v rámci ROP Moravskoslezsko. V rámci projektů **Stoje a zařízení I** a **Stroje a zařízení HZS** byly převzaty první dodávky zvolené techniky. [24]

Období 2010 – 2011

Rok **2010** byl ve znamení boje za zrušení omezení rozvoje dopravní infrastruktury, které chtělo prosadit Ministerstvo dopravy. Důležitým výsledkem jednání zástupců Moravskoslezského kraje se zástupci vlády bylo zajištění finančních prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury a tudíž i dotací z EU v rámci Operačního programu Doprava na realizaci projektu **Rekonstrukce a zkapacitnění tratě Studénka – Mošnov**. Uskutečnění tohoto projektu je stěžejní záležitostí pro zahájení projektu **Letiště Leoše Janáčka Ostrava, kolejové napojení** kofinancovaného z ROP Moravskoslezsko. Dokončení tohoto projektu by znamenalo zpřístupnění letiště pomocí veřejné železniční dopravy a je tedy důležitým krokem pro podporu rozvoje letiště v oblasti osobní i nákladní letecké přepravy. [25]

V daném roce se podařilo společnosti Letiště Ostrava, a.s. dokončit po necelých třech letech projekt **Stroje a zařízení I** v rámci ROP Moravskoslezsko, díky kterému došlo k vybavení letiště špičkovou bezpečnostní technikou, jejíž hodnota představuje téměř 90 mil.

Kč. Pokračovala také realizace projektu **Stroje a zařízení HZS**. Díky úzké spolupráci s Regionální radou se podařilo zrealizovat první etapu rozšíření centrální odbavovací plochy. Tento krok byl nutný pro předpokládaný budoucí růst přepravních výkonů letiště. Spoluúčast Letiště Ostrava, a.s. na projektech za rok **2010** činila cca 8,06 mil. Kč. [25]

Hospodářské výsledky v roce **2010** byly ještě ovlivněny doznívající ekonomickou krizí. Velká část zákazníků přešla v době krize k jiným způsobům cestování, což ovlivnilo jak oblast pravidelných tak i charterových letů. Společnost i přes tyto negativní skutečnosti v době hospodářské krize dosáhla zisku 1,36 mil. Kč, což je v porovnání s předešlými lety velice pozitivní výsledek, viz **Tabulka 3.7**.

Celkový počet odbavených cestujících poklesl o 9 % při srovnání s rokem 2009 a zaznamenal tak mírnou stabilizaci vzhledem k 13 % poklesu minulého roku, viz **Tabulka 3.5** a **Tabulka 3.8**. Více než polovinu odbavených cestujících tvořili pasažéři charterových letů. Pokles počtu odbavených cestujících byl kromě hospodářské krize způsoben událostmi v Řecku, jež představuje jednu z nejoblíbenějších turistických destinací létanou z Ostravy, a také dočasným uzavřením vzdušného prostoru v důsledku dubnové erupce islandské sopky. Snahou o snížení poklesu počtu odbavených cestujících bylo vedení intenzivních jednání o linkách do nových destinací, ale tyto procesy jsou vždy dlouhodobou záležitostí. [25]

Počet pohybů letadel byl rovněž ve znamení poklesu, a to o celých 13 % oproti předcházejícímu roku, viz **Tabulka 3.6** a **Tabulka 3.9**. Tento pokles byl do značné míry způsoben snížením počtu výcvikových letů. Komerční lety zaznamenaly pokles o 11 % při srovnání s tržbami dosaženými společnostmi v roce 2009. Tržby z objemu počtu pohybů letadel činily v roce **2010** 14,32 mil. Kč. [25]

Objem letecké přepravy i přes doznívající hospodářskou krizi zaznamenal opět nárůst o 11% ve srovnání s předešlým rokem, viz **Graf 3.2** a **Graf 3.3**. Nárůst byl způsoben zejména navýšením počtu letů v pravidelné dopravě. Negativní skutečnost v cargo dopravě představovalo zrušení pravidelné poštovní linky Ostrava – Praha. [25]

V roce **2011** společnost Letiště Ostrava, a.s. úspěšně pokračovala v realizaci projektů kofinancovaných prostřednictvím Regionální rady a ROP Moravskoslezsko z Evropského fondu regionálního rozvoje. Jednalo se o projekt **Stroje a zařízení HZS** a projekt **Stroje a zařízení II**. Moravskoslezským krajem byla společnosti také poskytnuta investiční dotace ve

výši 3,4 mil. Kč použita ke zvýšení bezpečnosti a ochrany letiště ve formě nového oplocení prostoru SRA (Security Restricted Area), ke zřízení vrátnice do tohoto prostoru a k zakoupení vyřazeného letounu Boeing 737 určeného pro výcvik bezpečnostní a záchranné služby letiště.

Výsledky hospodaření společnosti byly v roce 2011 do určité míry ovlivněny růstem cen ropy na světových trzích. Tato skutečnost se negativně projevila v počtu nabízených letů a v cenách zájezdů cestovních kanceláří, jejichž navýšení bylo způsobeno nárůstem cen letenek. Částečný negativní dopad na leteckou dopravu měla ještě určitá nejistota spojená s dozníváním hospodářské a finanční krize. I přes tyto negativní skutečnosti dosáhla společnost Letiště Ostrava, a.s. zisku v celkové hodnotě cca 1,6 mil. Kč, viz **Tabulka 3.7**.

Tabulka 3.7 Výsledky hospodaření Letiště Ostrava, a.s. v letech 2010 – 2011 (v tis. Kč)

Vývoj tržeb, výnosů	2010	2011
Tržby	169 449	163 587
Výnosy	216 880	221 026
Zisk (+), ztráta (-)	1 361	1 595

Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2011, [cit. 2013-03-24], vlastní zpracování

Vývoj počtu odbavených cestujících už nezaznamenal takový pokles jako v roce předešlém a stabilizoval se na 2 % snížení počtu cestujících oproti zmíněnému roku 2010. Došlo i k pozitivně vnímanému nárůstu počtu cestujících na charterových letech, a to o necelých 8 % v porovnání s rokem minulým. Charterové lety obecně představovali v roce 2011 přibližně 65 % všech odbavených cestujících na LLJO, viz **Tabulka 3.8**. [26]

Tržby z objemu počtu pohybů letadel zaznamenaly díky zvýšení počtu výcvikových letů nárůst o 6 % oproti předešlému roku. Celková hodnota tržeb dosáhla 15,2 mil. Kč, viz **Tabulka 3.9**. Počet samotných charterových letů poklesl o 8 % ve srovnání s rokem 2010.

Tabulka 3.8 Vývoj počtu cestujících odbavených na LLJO v období 2010 – 2011

Druh přepravy	2010	2011
Vnitrostátní pravidelná	61 432	46 007
Vnitrostátní nepravidelná	1 844	2 304
Mezinárodní pravidelná	17 786	22 091
Mezinárodní nepravidelná	165 003	178 441
Tranzitní cestující	33 908	24 720
Celkem	279 973	273 563

Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2011, [cit. 2013-03-24], vlastní zpracování

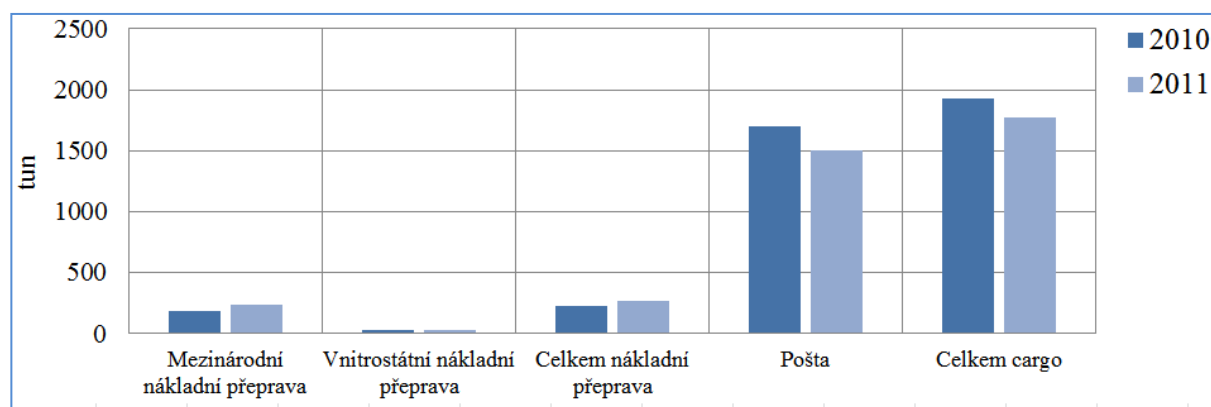
Tabulka 3.9 Vývoj tržeb z hlediska druhu letů na LLJO v období 2010 – 2011 (v tis Kč)

Druh letu	2010	2011
Konečná osobní přeprava	8 418	7 904
Cargo lety	187	167
Obecné letectví a jiné lety	5 714	7 172
Celkem	14319	15243

Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2011, [cit. 2013-03-24], vlastní zpracování

V roce 2011 bylo přepraveno celkem 1.768 tun leteckého carga, viz **Graf 3.3**. Společností byl zaznamenán pokles objemu nákladů na poštovních linkách, které představují dlouhodobě nejobjemnější kategorii carga. Tento pokles dosáhl hodnoty cca 12 % při srovnání s konečným objemem přepravy z předešlého roku. [26]

Graf 3.2 Přehled vývoje objemu nákladní přepravy na LLJO v období 2010 – 2011



Zdroj: Výroční zpráva LLJO 2011, [cit. 2013-03-24], vlastní zpracování

3.2 Vlastní SWOT analýza Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Silné stránky

- Letiště s parametry umožňujícími provoz všech kategorií letadel, vybavené potřebnými zařízeními.
- Vlastnictví dostatečného množství ploch a objektů pro komerční využití.
- Vybudované technické zázemí a infrastruktura pro zabezpečení provozu letiště.
- Propracovaný generel rozvoje.
- Stabilní zkušený management a vysoce kvalifikovaní zaměstnanci.
- Rozsáhlé pozemky – potencionální území pro vznik hospodářských zón.
- Zázemí technické univerzity včetně oborů zaměřených na letecký provoz.
- V blízkosti vybudováno nové multimodální logistické centrum.
- Blízkost dálnice D47 a rychlostní komunikace R48
- Budované přímé napojení na železniční síť.
- Dvě destinace cestovního ruchu s mezinárodním charakterem – Beskydy a Jeseníky s krátkou dobou dojezdu.
- Dlouhodobá velice dobrá spolupráce s Regionální radou.

Slabé stránky

- Slabě rozvinutý marketing.
- Nedostatek pravidelných linek.
- Blízkost tranzitních letišť (Viedeň, Praha, Brno, Katowice, Krakov).
- Ekonomická a rozhodovací závislost na letišti Praha – Ruzyně.
- Zaměření se na nízkonákladové dopravce.
- Neexistence kvalitní strategie pro rozvoj letecké dopravy.

Příležitosti

- Dotace ze strukturálních fondů EU (ROP Moravskoslezsko).
- Blízkost a zázemí regionální metropole.
- Možnost akvizice pracovní síly uvolňované z okolních podniků s osvojenými návyky na průmyslovou výrobu.
- Dostatečné ubytovací kapacity ve spádové oblasti (návaznost na rozvoj turistického ruchu).
- Možnost dopravní obsluhy přilehlé části polského území a území Slovenska.
- Rozvoj podnikatelských aktivit v bezprostředním prostoru letiště.
- Připravené průmyslové zóny pro zahraniční investory a nové ekonomické aktivity.
- Dostatek turistických aktivit pro rozvoj cestovního ruchu a využití letiště jako vstupní brány do Beskyd, Jeseníků a sousedních regionů.
- Rozvoj cestovního ruchu do střední a východní Evropy.

Ohrožení

- Stávající špatná ekonomická situace v regionu.
- Všeobecné zvyšování cenové úrovně leteckých služeb.
- Rozvoj konkurence, zejména na polské straně na letištích v Katovicích a Krakově a ztráta konkurenční výhody.
- Vytváření tlaku okolních obcí na omezení provozu letiště.
- Pomalá změna ekonomické struktury ve spádovém území ve prospěch moderních oborů s vysokou přidanou hodnotou.
- Ukončení linek dopravců díky malému zájmu cestujících o tyto linky.
- Eventuální růst terorismu oslabující rozvoj zejména osobní letecké přepravy.

3.3 Přehled projektů rozvoje infrastruktury LLJO financovaných z EU

Projekty realizované na Letišti Leoše Janáčka Ostrava, lze rozdělit do dvou kategorií. První kategorii tvoří celkem tři projekty společnosti Letiště Ostrava, a.s.. Cílem těchto projektů je vybavit LLJO špičkovou převážně mobilní bezpečnostní, zásahovou a obslužnou technikou. Projekt *Stroje a zařízení I* a projekt *Stroje a zařízení HZS* jsou v současné době již zdárně ukončeny; projekt *Stroje a zařízení II* ještě probíhá, jeho dokončení je plánováno v první polovině roku 2014. Druhou kategorii tvoří celkem čtyři projekty Moravskoslezského kraje. Cílem těchto projektů je rozšíření infrastruktury LLJO. První projekt pod názvem *Odbavovací plocha - LLJO* představoval rekonstrukci a rozšíření stávající odbavovací plochy LLJO, s cílem zvýšit její odbavovací kapacitu; projekt byl na konci roku 2011 úspěšně zakončen. Projekt *Kolejové napojení - LLJO* je v současné době ve stádiu finálních příprav k jeho zahájení. Projekty *Bezpečnostní centrum* a *Ostatní zpevněné plochy* jsou nyní ve fázi příprav projektové dokumentace. [18]

3.3.1 Projekty společnosti Letiště Ostrava, a.s.

Stroje a zařízení I.

Operační program: Regionální operační program Moravskoslezsko 2007 – 2013
(Prioritní osa 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost, Oblast podpory 1.2 – Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava).

Číslo projektu: CZ.1.10/1.2.00/01.00216;

Cíl projektu: Zvýšení bezpečnostního standardu LLJO, zajištění technických podmínek pro příjem letadel vyšších kategorií.

Výstupy projektu: Zvýšení bezpečnosti provozu a kvality služeb, zvýšení kategorizace letiště, pravidelnost leteckého provozu.

<i>Finanční náklady:</i>	Celkové způsobilé výdaje	74.97 tis. Kč
	ROP Moravskoslezsko	69.35 tis. Kč (92,5 %)
	Letiště Ostrava, a.s.	5.62 tis. Kč (7,5 %)

Doba trvání: 10/2007 – 05/2010

Stroje a zařízení HZS

Operační program: Regionální operační program Moravskoslezsko 2007 – 2013
(Prioritní osa 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost, Oblast podpory 1.2 – Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava).

Číslo projektu: CZ.1.10/1.2.00/02.00280;

Cíl projektu: Rozšíření technické vybavenosti leteckého záchranného systému, zvýšení úrovně bezpečnostního standardu.

Výstupy projektu: Zvýšení technické vybavenosti leteckého záchranného systému LLJO, zvýšení kategorizace letiště.

<i>Finanční náklady:</i>	Celkové způsobilé výdaje	112.34 tis. Kč
	ROP Moravskoslezsko	103.37 tis. Kč (92,5 %)
	Letiště Ostrava, a.s.	8.96 tis. Kč (7,5 %)

Doba trvání: 07/2008 – 12/2011

Stroje a zařízení II.

Operační program: Regionální operační program Moravskoslezsko 2007 – 2013
(Prioritní osa 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost, Oblast podpory 1.2 – Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava).

Číslo projektu: CZ.1.10/1.2.00/04.00779;

Cíl projektu: Dosáhnout zvýšeného objemu a intenzity osobní i nákladní přepravy, zajistit bezpečný a bezproblémový provoz letiště, zvláště za nepříznivých podmínek.

Výstupy projektu: Zvýšení bezpečnosti provozu a kvality služeb, posílení ostrahy letiště, inovace informačního systému a datových sítí.

<i>Finanční náklady:</i>	Celkové způsobilé výdaje	383.43 tis. Kč
	ROP Moravskoslezsko	268.40 tis. Kč (70,0 %)
	Letiště Ostrava, a.s.	115.03 tis. Kč (30,0 %)

Doba trvání: 07/2009 – 03/2014

3.3.2 Projekty Regionu soudržnosti Moravskoslezsko

Odbavovací plocha, LLJO

Operační program: Regionální operační program Moravskoslezsko 2007 – 2013
(Prioritní osa 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost, Oblast podpory 1.2 – Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava).

Číslo projektu: CZ.1.10/1.2.00/03.00712;

Cíl projektu: Dosáhnout zkvalitnění dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti regionu.

Výstupy projektu: Navýšení kapacity odbavovací plochy, zvýšení bezpečnosti při pohybu letadel.

<i>Finanční náklady:</i>	Celkové způsobilé výdaje	115.51 tis. Kč
	ROP Moravskoslezsko	104.81 tis. Kč (70,0 %)
	Moravskoslezský kraj	10.69 tis. Kč (30,0 %)

Doba trvání: 01/2010 – 11/2011

Bezpečnostní centrum, LLJO

Operační program: Regionální operační program Moravskoslezsko 2007 – 2013
(Prioritní osa 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost, Oblast podpory 1.2 – Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava).

Číslo projektu: -----

Cíl projektu: Dosáhnout zkvalitnění dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti regionu.

Výstupy projektu: Navýšení kapacity odbavovací plochy, zvýšení bezpečnosti při pohybu letadel.

<i>Finanční náklady:</i>	Předpokládané celkové výdaje	862.5 tis. Kč
	ROP Moravskoslezsko	750.0 tis. Kč (85,0 %)
	Moravskoslezský kraj	129.4 tis. Kč (15,0 %)

Doba trvání: -----

Projekt je ve stavu přípravy, prozatím byla zpracována studie „Bezpečnostní centrum na Letišti Leoše Janáčka Ostrava“, společností KANIA a.s., na tuto studii navazuje Veřejná zakázka 60026737 – „Letiště Leoše Janáčka Ostrava, bezpečnostní centrum – zhotovení projektové dokumentace, výkon inženýrské činnosti a autorského dozoru po dobu realizace stavby“, dodavatel této zakázky je Sdružení BC Mošnov - vedoucí člen sdružení: INKOS - OSTRAVA, spol. s r. o..

Kolejové napojení, LLJO

Operační program: Regionální operační program Moravskoslezsko 2007 – 2013
(Prioritní osa 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost, Oblast podpory 1.2 – Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava).

Číslo projektu: -----

Cíl projektu: Zvýšení dostupnosti letiště pro využití osobní i nákladní přepravy, přilákání nových investorů a partnerů pro letiště a přilehlou průmyslovou zónu Mošnov.

Výstupy projektu: Napojení mezinárodního letiště na koridorovou trať, nová železniční vlečka v průmyslové zóně.

<i>Finanční náklady:</i>	Předpokládané celkové výdaje	525.00 tis. Kč
	ROP Moravskoslezsko	446.25 tis. Kč (85,0 %)
	Moravskoslezský kraj	78.78 tis. Kč (15,0 %)

Doba trvání: -----

Projekt je ve stavu finálních příprav k zahájení jeho realizace. Zhotovitelem stavby je společnost EUROVIA CS, a.s. odštěpný závod oblast Morava. Tento projekt je úzce spojen s projektem Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošnov kofinancovaný v rámci

Operačního programu Doprava, jehož zahájení proběhlo v říjnu 2012. Zhotovitelem je společnost Viamont DSP, a.s..

Ostatní zpevněné plochy, LLJO

Operační program: Regionální operační program Moravskoslezsko 2007 – 2013
(Prioritní osa 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost, Oblast podpory 1.2 – Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava).

Projekt je ve fázi zadané veřejné zakázky, jejímž předmětem plnění je zpracování projektové dokumentace stavby „Letiště Leoše Janáčka Ostrava, ostatní zpevněné plochy“, inženýrská činnost za účelem obstarání pravomocných rozhodnutí nebo souhlasů podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále jen „stavební zákon“), na základě kterých bude možno stavbu umístit a provést, a dále rovněž výkon funkce koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi při přípravě stavby. Dodavatelem projektové dokumentace je společnost AGA-Letiště, s.r.o..

4. Zhodnocení potenciálu letiště pro Moravskoslezský kraj

Letecká doprava je, spolu se silniční a železniční dopravou, nedílnou součástí dopravní infrastruktury každého státu popř. regionu. Její význam pro hospodářský a kulturní růst je nepopíratelný a nediskutovatelný. Doprava letecká je v porovnání s ostatními druhy dopravy velmi mladá, ale o to rychleji a dynamičtěji se rozvíjí. Její přínos při „zkracování vzdáleností“ je, samozřejmě díky v dnešní době dosahovaným přepravním rychlostem, značný. Letecká doprava je sice v porovnání s ostatními druhy přepravy relativně nákladnější, ale díky své rychlosti, jejímu možnému dosahu, pohodlí při jejím použití a v neposlední řadě stále vyšší bezpečnosti, je stále vyhledávanějším a žádanějším druhem přepravy.

4.1 Přínos LLJO pro Moravskoslezský kraj

Po prostudování vývoje a rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava v časovém úseku uplynulých osmi let, spolu s využití výstupů SWOT analýzy z předešlé kapitoly, je k možnému přínosu letiště k rozvoji Moravskoslezského regionu zaujmout pozitivní stanovisko. V oblasti dopravní dostupnosti má Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro region klíčový význam. Letiště může velmi napomoci restrukturalizaci a dalšímu ekonomickému růstu Moravskoslezského kraje. Již dnes tvoří na pravidelných linkách na letišti 90 % přepravených cestujících obchodní cestující, tedy cestující, kteří jsou investory nebo potencionálními investory do regionu MSK.

Mezinárodní Letiště Leoše Janáčka Ostrava je díky svým parametrům největším regionálním letištěm v ČR a důležitým leteckým dopravním centrem, které je vybavené a fungující v souladu s mezinárodními standardy v civilním letectví. Jeho posláním je poskytování kvalitních služeb spojených se zajištěním leteckého napojení regionu na evropské země a zbytek světa. Letiště má potenciál stát se regionálním letištěm nejen pro Moravskoslezský kraj, ale také i pro polské a slovenské příhraničí. Prosperující regionální letiště bude významnou podmínkou hospodářského oživení a důležitou vstupní branou do Moravskoslezského kraje a sousedících regionů.

Rozvoj infrastruktury LLJO nebyl ze strany provozovatele společnosti Letiště Ostrava, a.s. ani ze strany majitele, kterým je Moravskoslezský kraj, v žádném případě zpomalován nebo dokonce opomíjen. Díky dobré spolupráci těchto dvou ekonomických partnerů, byla zpracována a zrealizována celá řada projektů, jejichž cílem bylo pozvednout úroveň letiště ve všech důležitých oblastech. Zkušené týmy odborníků dokázaly, díky kvalitnímu zpracování

podkladů získat pro uskutečnění jednotlivých projektů prostřednictvím ROP Moravskoslezsko potřebné dotace ze strukturálních fondů EU. Předměty realizace jednotlivých projektů nebyly pouze rekonstrukce nebo rozšíření letiště; část projektů byla určena k navýšení odbavovacích kapacit letiště, zvýšení bezpečnosti odbavovaných cestujících a zabezpečení bezproblémového leteckého provozu. Došlo ke zvýšení kategorizace letiště pro provoz za nízkých dohledností podle standardů ILS CAT II ICAO. Velice unikátní, a to i ve srovnání se světovým měřítkem, je projekt Letiště Leoše Janáčka Ostrava - kolejové napojení. Tento projekt je v současné době na začátku vlastní realizace. Jeho podstata spočívá ve vytvoření logistického uzlu mezi leteckou a železniční dopravou. S tímto projektem Moravskoslezského kraje úzce souvisí projekt multimodálního logistického centra soukromé společnosti HB Reavis Group. Toto logistické centrum začala společnost HB Reavis Group budovat v blízkosti LLJO již v roce 2010 na pozemcích odkoupených od Moravskoslezského kraje. Projekt centra je dvoufázový a v současné době nabízí logistické haly s možností přímého vstupu na letištní plochu a výbornou dostupností na pozemní komunikace D47 a R48. Dokončené multimodální logistické centrum by mělo zabírat celkovou plochu více než 90 ha. Dokončení těchto dvou významných projektů by mělo vytvořit spojení všech tří druhů přepravy, což by představovalo další velkou pobídku pro případné investory v Moravskoslezském regionu.

Obrázek 4.1 Vizualizace konečné podoby multimodálního logistického centra Mošnov



Zdroj: <http://www.lkmt.cz>, 2013

Celkový objem finančních prostředků již vložených do rozvoje infrastruktury LLJO společností Letiště Ostrava, a.s., Moravskoslezským krajem spolu s prostředky získanými ze strukturálních fondů EU jsou úctyhodné, představují cca 2 mld. Kč.

Společnost Letiště Ostrava, a.s. se také snaží spolu s partnerskými leteckými společnostmi a ve spolupráci s cestovními kancelářemi rozšiřovat nabídku pravidelných osobních i charterových leteckých linek. Pravidelných osobních leteckých linek provozovaných v současnosti na LLJO je celkem třináct. Mezi ty nejvytíženější pravidelné linky patří samozřejmě linka Ostrava – Praha a Ostrava – Vídeň, což vypovídá o faktu, že jsou využívány zejména k přepravě v rámci zaměstnání, za účelem obchodu atd. Počet charterových letů je 659. V současné době působí na LLJO letecké společnosti jako jsou České Aerolinie, společnost SmartWings, společnost Ryanair, společnost Danube Wings a další.

Moravskoslezský kraj má dále v plánu rozvíjet administrativní a obchodní centrum, které těsně navazuje na prostory LLJO. Centrum by mělo být rozšířeno o další kancelářské prostory a hotel.

Obrázek 4.2 Vizualizace - administrativní a obchodní centrum, navazující na LLJO



Zdroj: <http://www.lkmt.cz>, 2013

Při hodnocení přínosů Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj Moravskoslezského kraje nesmí být také zapomenuto na těsnou blízkost letiště a Strategické průmyslové zóny Ostrava – Mošnov. Příprava průmyslové zóny byla úspěšně dokončena na konci roku 2011. Atraktivní spojení průmyslové zóny, samotného letiště, budovaného kolejového napojení a již částečně realizovaného multimodálního logistického centra představuje další kombinaci infrastruktury přímo vybízející další investory. V mošnovské průmyslové zóně v současné době sídlí již několik společností. Patří mezi ně již zmíněná společnost HB Reavis Group, společnost Free Zone Ostrava zabývající se logistickými službami a dále tři společnosti představující zástupce automobilového průmyslu. Společnost Behr Ostrava se zabývá výrobou komponent pro chlazení motorů osobních automobilů. Společnost Plakor Czech vyrábí plastové díly pro automobilový průmysl a společnost Cromodora Wheels se zabývá výrobou litých hliníkových autokol. Tyto společnosti dohromady investovali do svého rozvoje v průmyslové zóně Mošnov již přes 6 miliard a vytvořily společně přes 1500 nových pracovních míst.

Z velké části již realizovaného a do budoucna plánovaného rozvoje celé oblasti zahrnující Letiště Leoše Janáčka Ostrava a průmyslovou zónu Mošnov vyplývá další pozitivní přínos, a to alespoň částečné snížení stále rostoucí nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji, která na konci prvního čtvrtletí roku 2013 činila 10,01 %, což je druhá nejvyšší hodnota po Ústeckém Kraji. V okamžiku kdy bude zóna obsazena zcela je očekáváno vytvoření cca 3 000 až 5 000 nových pracovních míst.

4.2 Doporučení pro následující období

Pro udržení konkurence schopnosti Letiště Leoše Janáčka Ostrava bude potřeba dobudovat stávající obslužná zařízení, vybavení a služby pro cestující v souladu s mezinárodními standardy v mezinárodní osobní i nákladní letecké dopravě. Strategickým cílem v následujícím časovém horizontu bude do roku 2015 dobudovat v prostoru letiště logistický uzel skládající se z kolejového napojení na trať Studénka – Mošnov (Moravskoslezský kraj), z Bezpečnostního centra (společnost Letiště Ostrava, a.s.) a z multimodálního logistického centra (společnost HB Reavis Group), který bude poskytovat kvalitní služby na evropském standardu.

Významným cílem bude nadále vytvářet příznivé podmínky pro rozvoj podnikatelských, obchodních a jiných aktivit spojených s využitím potenciálu prostoru letiště a přilehlé průmyslové zóny a aktivní rozvíjení další spolupráce se subjekty veřejného i soukromého sektoru. Společnost Letiště Ostrava, a.s. by se měla v rámci splnění tohoto cíle více zaměřit na marketingovou oblast. Nelze se pouze spoléhat na reklamu zprostředkovanou leteckými společnostmi a cestovními kanceláři. Akce ve stylu Dnů NATO jsou sice návštěvně velmi úspěšné, ale ze strany letiště, jde spíše o organizaci a poskytnutí vybavení a prostorů, ne k vlastní propagaci letecké dopravy. Navíc mezinárodní rozměr a význam, který bývá této akci přiřazován je pro rozvoj samotného letiště zavádějící. Z mezinárodního pohledu nejde ani tak o místo uskutečnění, ale spíše o náplň akce a skladbu a počet účastníků. Letiště Ostrava, a.s. by se také mělo začít orientovat na nízkonákladové dopravce, snažit se je přilákat výhodnými nabídkami. V tomto ohledu by ale měl pomoci Moravskoslezský kraj. Dobrou zprávou v tomto směru je, že společnost již má vypracovanou určitou koncepci obsahující žádoucí závěry orientace na nízkonákladové přepravce. V současné době je koncepce již schválena vedením Moravskoslezského kraje.

Jedním ze stěžejních úkolů vedení Moravskoslezského kraje by mělo být úspěšné dokončení hledání strategického investora pro přilehlou průmyslovou zónu. K dokončení tohoto nelehkého úkolu by mohla velmi napomoci investice společnosti ČEZ do rozšíření dodávky elektrické energie. Celkové investice Skupiny ČEZ by měly dosáhnout téměř 300 mil. Kč.

5. Závěr

Úloha Letiště Leoše Janáčka Ostrava a k němu přilehlé průmyslové zóny Mošnov v rozvoji Moravskoslezského kraje je stěžejní pro další celkově pozitivní ekonomický a sociální růst, pro alespoň částečnou redukci nezaměstnanosti a větší integraci v rámci celé střední Evropy. Jak ukázala analýza vývoje letiště po převzetí do správy společností Letiště Ostrava, a.s. a zhodnocení současného stavu rozvoje infrastruktury letiště, nestojí LLJO a k němu přilehlá průmyslová zóna na pokraji zájmu Moravskoslezského kraje a statutárního města Ostrava, ale právě naopak. Z důvodu celosvětové ekonomické krizi, která dolehla také na rozvoj těchto dvou sousedících lokalit, došlo ke zpomalení, ale ne k zastavení jejich vývoje.

Moravskoslezský kraj i město Ostrava by měli rozvoj těchto dvou lokalit upřednostnit, před dalšími rozpracovanými projekty, protože dle mého názoru, žádný z nich není pro budoucí investory tak lákavý ani nemá takový potenciál. Plán, který se už začal uskutečňovat, totiž nezasahuje jen dané dvě lokality, ale díky dokončeným stavbám pozemních komunikací D47 a R48 a úpravě železničních tratí, představuje komplexnější oživení celého regionu. Zdárné splnění tohoto záměru bude vyžadovat ještě mnoho úsilí, nemalého nasazení a samozřejmě finančních prostředků, ale pokud bude úspěšně dotaženo do konce, bude znamenat velký přínos nejen pro Moravskoslezský kraj.

Cílem diplomové práce bylo na základě SWOT analýzy, a posouzení přínosu rozvojových programů již dokončených či připravovaných k realizaci, zhodnotit úlohu potenciálu Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj Moravskoslezského kraje. Cíl diplomové práce byl naplněn.



Seznam použité literatury

Knížní literatura

- 1) CHVOJKOVÁ, Anna; KVĚTOŇ, Viktor. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007-2013*. Vyd. 1. Praha: IREAS, 2007. 181 s. ISBN 978-80-86684-43-7.
- 2) MAIER, Gunther; TÖDTLING, Franz. *Regionálna a urbanistická ekonomika 2 : regionálny rozvoj a regionálna politika*. Bratislava: Etika, 1998. 313 s. ISBN 80-8044-049-2.
- 3) MALINOVSKÝ, Jan; SUCHÁČEK, Jan. *Velký anglicko-český slovník vysvětlující pojmy regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2006. 956 s. ISBN 80-248-1117-0.
- 4) MAREK, Dan; KANTOR, Tomáš. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie. 2. Vyd.* BRNO: Společnost pro odbornou literaturu – Barrister & Principal, 2009. 215 s. ISBN 978-80-87029-56-5.
- 5) NITRA, Tomáš. *Ostravská letiště: se zaměřením na stavební vývoj*. 1. vyd. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2010. ISBN 978-80-85034-56-1.
- 6) PŘICHYSTAL, Aleš. *Programy a fondy Evropské unie*. Vydání první. Vysoká škola manažerské informatiky a ekonomiky, a.s., 2009. 95 s. ISBN 978-80-86847-34-4.
- 7) STEJSKAL, Jan; KOVÁRNÍK, Jaroslav. *Regionální politika a její nástroje*. 1. vyd. Praha: Portál, 2009. 216 s. ISBN 978-80-7367-588-2.
- 8) WOKOUN, René; MATES, Pavel; KADEŘÁBKOVÁ, Jaroslava et al. *Základy regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2011. 474 s. ISBN 978-80-7380-304-9.
- 9) WOKOUN, René et al. *Regionální rozvoj: (výchozí diskuse regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie programování)*. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

Internetové zdroje

- 10) E-VSUDYBYL. *Přátelským letištěm*. [online]. [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <http://www.e-vsudybyl.cz/clanky/pratelskym-letistem-1137.html>.
- 11) ČASOPIS STAVEBNICTVÍ. *Rozvojová lokalita Ostrava-Mošnov*. [online]. [cit. 2013-02-25]. <http://www.casopisstavebnictvi.cz/clanek.php?detail=1312>.
- 12) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika Moravskoslezského kraje*. [online]. [cit. 2012-11-28]. Dostupný z: http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/charakteristika_moravskoslezskeho_kraje.
- 13) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. KRAJSKÁ SPRÁVA ČSÚ V OSTRAVĚ. *Nejnovější údaje o kraji*. [online]. [cit. 2012-12-04]. Dostupný z: <http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/home>
- 14) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Regionální účty 2008*. [online]. 2011. [cit. 2012-11-25]. Dostupný z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy/ROP-Moravskoslezsko>.
- 15) KRAJSKÝ ÚŘAD OSTRAVA. Moravskoslezský kraj. *Geografické informace*. [online]. [cit. 2012-11-25]. http://o-kraji.kr-moravskoslezsky.cz/geograficke_informace.html.
- 16) KRAJSKÝ ÚŘAD OSTRAVA. Moravskoslezský kraj. *Rozvoj Letiště Leoše Janáčka Ostrava*. [online]. [cit. 2013-03-08]. <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/cz/rozvoj-letiste-leose-janacka-ostrava-11644/>.
- 17) KRAJSKÝ ÚŘAD OSTRAVA. Moravskoslezský kraj. *Usnesení z 75. schůze rady kraje konané dne 27. 6. 2006*. [online]. [cit. 2013-02-25]. <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/usnesenir.html?s=75&t=r&d=2006-06-27>.
- 18) LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA. *Projekty financované z EU*. [online]. [cit. 2013-04-01]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-projekty-financovane-z-eu/>.

- 19) LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA. Tisková zpráva – středa, 13.12. 2006. [online]. [cit. 2013-03-01]. http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Tiskove_zpravy/TZ_Janacek_Airport1.pdf.
- 20) LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA. *Výroční zpráva 2005*. [online]. [cit. 2013-03-19]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-vyrocní-zpravy/>.
- 21) LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA. *Výroční zpráva 2006*. [online]. [cit. 2013-03-21]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-vyrocní-zpravy/>.
- 22) LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA. *Výroční zpráva 2007*. [online]. [cit. 2013-03-23]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-vyrocní-zpravy/>.
- 23) LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA. *Výroční zpráva 2008*. [online]. [cit. 2013-03-23]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-vyrocní-zpravy/>.
- 24) LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA. *Výroční zpráva 2009*. [online]. [cit. 2013-03-23]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-vyrocní-zpravy/>.
- 25) LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA. *Výroční zpráva 2010*. [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-vyrocní-zpravy/>.
- 26) LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA. *Výroční zpráva 2011*. [online]. [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-vyrocní-zpravy/>.
- 27) LKMT.cz. *Užitečné informace – Technické parametry*. [online]. [cit. 2013-03-08]. <http://www.lkmt.cz/sekce-informace-technicke-parametry-14.html>.
- 28) MINISTERSTVO FINANCÍ. *Právní úprava*. [online]. [cit. 2012-12-01]. Dostupný z: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/vf_ph_pravni_uprava.html.
- 29) MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Operační program Doprava na léta 2007 – 2013*. [online]. [cit. 2012-12-04]. Dostupný z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/f1b0a4c8-3d22-4400-ab93-26e6769b034f/Programovy-dokument-OP-Doprava-na-programove-obdobi-2007%E2%80%932013.pdf>.

- 30) MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *ROP NUTS II Moravskoslezsko*. [online]. [cit. 2012-11-27]. Dostupný z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy/ROP-Moravskoslezsko>.
- 31) MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *ROP NUTS II Moravskoslezsko*. [online]. [cit. 2012-11-27]. Dostupný z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/3fcee7b-5ca8-459a-afa3-a035841a7b70/ROP-NUTS-II-Moravskoslezsko>.
- 32) OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA. *Operační program doprava – základní informace*. [online]. 2011. [cit. 2012-12-04]. Dostupný z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>.
- 33) REGIONÁLNÍ RADA REGIONU SOUDRŽNOSTI MORAVSKOSLEZSKO. *Monitorovací výbor*. [online]. [cit. 2012-11-28]. Dostupný z: <http://www.rr-moravskoslezsko.cz/o-nas/monitorovaci-vybor-regionalniho-operacniho-programu-regionu>
- 34) REGIONÁLNÍ RADA REGIONU SOUDRŽNOSTI MORAVSKOSLEZSKO. *O Regionální radě Moravskoslezsko*. [online]. [cit. 2012-11-28]. Dostupný z: <http://www.rr-moravskoslezsko.cz/o-nas>.
- 35) REGIONÁLNÍ RADA REGIONU SOUDRŽNOSTI MORAVSKOSLEZSKO. *Předsednictví a Výbor Regionální rady*. [online]. [cit. 2012-11-28]. Dostupný z: <http://www.rr-moravskoslezsko.cz/o-nas/vybor-regionalni-rady>.
- 36) REGIONÁLNÍ RADA REGIONU SOUDRŽNOSTI MORAVSKOSLEZSKO. *Úřad regionální rady*. [online]. [cit. 2012-11-28]. Dostupný z: <http://www.rr-moravskoslezsko.cz/o-nas/urad-regionalni-rady-regionu-soudrznosti-moravskoslezsko>.
- 37) WIKIPEDIE. *Moravskoslezský kraj*. [online]. [cit. 2012-11-25]. Dostupný z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Moravskoslezsk%C3%BD_kraj.

Seznam zkratek

ACI	Airport Council Internacional
APN	APRON (Odbavovací plocha)
CZ	Czech Republic
ČR	Česká republika
ČSA	České aerolinie, a.s.
ČSL	Česká správa letišť, s. p.
ČSLA	Československá lidová armáda
ČSSR	Československá socialistická republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EHS	Evropské hospodářské společenství
EP	Evropský parlament
ERDF	European Regional Development Fund
ES	Evropská společenství
ESF	Evropský sociální fond
ESÚS	Evropské seskupení pro územní spolupráci
EU	Evropská unie
EUR	Euro - měna eurozóny
FS	Fond soudržnosti
HDP	Hrubý domácí produkt
HSS	Hospodářská a sociální soudržnost
HZS	Hasičský záchranný sbor
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informační a komunikační technologie
ILS	Instrument Landing System
KD	Kombinovaná doprava
LLJO	Letiště Leoše Janáčka Ostrava
LVO	Low Visibility Operations
MDS ČR	Ministerstvo dopravy a spojů České republiky
MSK	Moravskoslezský kraj
NSRR	Národní strategický referenční rámec
NUTS	Nomenclature des Unites Territoriales Statistique

OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
ROP	Regionální operační program
RR	Regionální rada
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
RWY	Runway
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SRA	Security Restricted Area
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
TEN-T	Trans-European Transport Networks
TOP	Tematický operační program
TSI	Technické specifikace interoperability
VLC	Veřejné logistické centrum

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byl(a) seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou (bakalářskou) práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- беру на ве́доміі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová (bakalářská) práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové (bakalářské) práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou (bakalářskou) práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 26.4. 2013



jméno a příjmení studenta

Seznam příloh

Příloha č. 1: SWOT analýza Moravskoslezského kraje.

Příloha č. 2: GENEREL rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava 2005 – 2015

Příloha č. 1

SWOT analýza Moravskoslezského kraje

Ekonomika a podnikání	
Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Moravskoslezský kraj zůstává jedním z hospodářsky nejvýznamnějších regionů v České republice. 2. Dobrá technická úroveň v některých oborech (kovovýroba, výroba papíru, celulózy, piva, klobouků, nářadí, farmaceutických výrobků, výroba automobilů a komponentů pro automobilový průmysl, výroba strojírenských celků a součástí, informační technologie apod.) a dlouhodobá tradice v dopravním a všeobecném strojírenství, výrobě textilu a chemii. 3. Připravené a připravované průmyslové zóny (současný stav – viz tabulka 5 v analýze). 4. Existence přirozeného ekonomického a obchodního centra kraje v Ostravě s přílehlou průmyslovou aglomerací. 5. Velké množství firem používajících v podnikání moderní informační a komunikační technologie. 6. Existence podporné podnikatelské infrastruktury, zejména pro malé a střední podnikatele. 7. Region má dobré předpoklady pro rozvoj nových odvětví, zejména materiálového inženýrství, mikroelektroniky, informatiky a biotechnologií, založené na existenci připravené technické inteligence, vědecko-výzkumném a již i podnikatelském zázemí na několika pracovištích vysokých škol, výzkumných pracovištích a podniků. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nepříznivá struktura ekonomiky, daná historickým vývojem – silné soustředění průmyslové činnosti na obory procházející zásadní restrukturalizací a také velká územní koncentrace podniků těžebního, metalurgického, strojírenského a chemického průmyslu v regionu. 2. Existence řady velkých podniků v obtížné finanční situaci vlivem nedokončené privatizace, vysoké zadluženosti, neproduktivního majetku a špatného managementu. 3. Zaostávání ve zvyšování technologické úrovně výrob (zavádění progresivních technologií), způsobující nízkou produktivitu práce, vysokou energetickou náročnost a vysoké režijní náklady u většiny podniků zpracovatelského průmyslu. 4. Nedostatečná dopravní infrastruktura, která brání většímu přílivu průmyslových investic i dynamickému rozvoji některých podnikatelských aktivit. 5. Nedostatečné propojení vysokých škol a výzkumu s podnikatelskou sférou. 6. Nízká úroveň podnikatelského využití příležitostí v oblasti cestovního ruchu. 7. Nedostatečná kapacita hraničních přechodů pro nákladní dopravu a nízký rozsah celních služeb (časový i věcný). 8. Existence řady bariér pro dynamický rozvoj malého a středního podnikání na úrovni státu (obtížný přístup k finančním zdrojům, vysoké zatížení daňové a administrativní) i na úrovni kraje (nedostatek v odborné způsobilosti podnikatelů, ztížený přístup k financím pro malé a začínající firmy apod.). 9. Nedostatečné množství programů a objemu finančních prostředků na úrovni kraje pro podporu rozvoje malých a středních podniků a pro využití stávající a rozvoj nové podnikatelské infrastruktury. 10. Nekomplexnost služeb pro průmyslové investory. 11. Nerovnoměrný ekonomický rozvoj na území kraje.
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> 1. Možnost využití restrukturalizace a privatizace průmyslu a finančních zdrojů alokovaných na podporu tohoto procesu k nastartování ekonomické revitalizace regionu a zhodnocení jeho potenciálu. 2. Možnost využití prostředků z FNM na asanaci a rekultivaci krajiny a řešení starých ekologických zátěží. 3. Využití vzdělanostního a školicího potenciálu čtyř vysokých škol a řady středních škol ke zvýšení ekonomické úrovně regionu s přednostním zaměřením na mikroelektroniku, biotechnologie, automobilový průmysl, průmysl postavený na nových i tradičních materiálech, vědních oborech a čistých technologiích a počítačový software. 4. Možnost využití dobrých (komparativně výhodných) podmínek pro umístění zahraničního kapitálu, včetně transferu progresivních technologií (vstup do existujících firem, využití uvolňovaných průmyslových areálů, průmyslové investice „na zelené louce“). 5. Multiplikační efekty strategických zahraničních investic (diverzifikace ekonomické struktury, vytváření nových pracovních míst, transfer technologií, zvýšení exportu, rozvoj nových znalostí a dovedností, změna podnikatelského klimatu a image, příležitost pro rozvoj malých a středních firem – subdodavatelů aj.). 6. Rozvoj malých a středních firem jako životní a pracovní alternativy pro vlastníky a manažery těchto firem, pro pracovníky uvolňované z velkých podniků a pro absolventy škol. 7. Rozvoj podnikání v oblasti inovací a nových technologií. 8. Možnost zapojení do tzv. „new economy“, charakteristické rychlým rozvojem a využíváním technologií „e-business“ ke zvýšení konkurenceschopnosti v globálním tržním prostředí. 9. Rozvinutí spolupráce s příhraničními regiony na severní a východní straně včetně nových pracovních příležitostí. 10. Úspěšná restrukturalizace tradičních oborů (např. těžby uhlí, hutnictví, strojírenství aj.). 11. Možnost využití potenciálu cestovního ruchu pro rozvoj podnikání. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ztráta tuzemských i zahraničních trhů v důsledku nízké konkurenceschopnosti podniků – snižující se exportní výkonnost kraje. 2. Dlouhodobá recese, resp. zánik některých významných průmyslových podniků v regionu. 3. Hrozba přeměny „řízené“ restrukturalizace na živelnou, provázenou rychlým pádem klíčových podniků, dramatickým nárůstem nezaměstnanosti a eskalací sociálního napětí. 4. Stagnace resp. pokles počtu malých firem do 25 zaměstnanců. 5. Další pokles ekonomické aktivity v nerozvinutých a strukturálně postižených částech regionu. 6. Pokračující stagnace vývojové a inovační aktivity v podnikovém sektoru a nedostatečná podpora vědy a výzkumu. Nedostatečný zájem průmyslových investorů a strategických partnerů (především zahraničních) o podnikání v Moravskoslezském kraji. 7. Pomalý postup dokončení privatizace.

Infrastruktura Dopravní infrastruktura	
Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Z pohledu perspektivních dopravních tras výhodná poloha regionu na dopravní křižovatce Čechy, Slovensko, Polsko a Rakousko s výhodnou pozicí do východních zemí včetně velmi výhodných geografických podmínek (Moravská brána). 2. Vedení hlavní tras VI. Multimodálního koridoru (větev B), trans-evropské komunikační sítě TINA a evropských komunikačních tahů „E“ Moravskoslezským krajem. 3. Předpoklady pro výrazně rozvinutou veřejnou autobusovou a železniční dopravu, především v centru regionu 4. Letiště pro mezinárodní provoz na území regionu s perspektivou výrazného rozvoje. 5. Podmínky pro vybudování vodní cesty s napojením na mezinárodní síť (Kožle-Bohumín). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Absence strategické krajské dopravní koncepce v návaznosti na okolní regiony a státy (netýká se územních plánů). 2. Nenapojení regionu na evropskou dálniční síť a pomalý náběh výstavby dálnice D47 3. Neodpovídající stav komunikací sítě TINA a sítě „E“, které prochází Moravskoslezským krajem, jejich významu a evropskému standardu. 4. Morální a technická zastaralost většiny železničních tratí (spodek, přejezdy, zabezpečení, rychlost) 5. Absence vzájemné koordinovanosti v řešení dopravy na území regionu (souběžnost tras, vysoké procento ztrátovosti spojů, klesá obslužnost menších obcí a okrajových částí regionu). 6. Příjezdové komunikace do centra regionu a jeho propojení se sousedními městy a příhraničními oblastmi jsou na hranici kapacit a technické způsobilosti 7. Polycentričnost Moravskoslezského kraje zvyšuje nároky a náklady na vybudování dopravní infrastruktury. Absence logistických center pro využití kombinované přepravy a překladiště zboží. 8. Absence rychlého spojení měst s letištěm Ostrava - Mošnov. 9. Obtížný přístup k přístavům evropské vodní sítě. 10. Absence větších záchytných parkovišť, garážových objektů a přestupních terminálů z individuální automobilové dopravy, příměstské železniční a autobusové dopravy na městskou hromadnou dopravu. 11. Nedořešená privatizace regionálních železničních tratí. 12. Nedostatečné prognózování dopravní zátěže. 13. Absence mechanismů pro vytváření nevládní spolupráce na mezinárodní úrovni.
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> 1. Napojení regionu na evropskou dopravní a telekomunikační síť umožňující rozvoj podnikání, příliv zahraničního kapitálu a přístup na mezinárodní trhy. 2. Synergické efekty ze zlepšení technického stavu silnic II. a III. třídy a železničních tratí, vč. regionálních (nástroj rozvoje venkova a cestovního ruchu, zlepšení dopravní obslužnosti, snížení nehodovosti). 3. Vybudování větve VI.b multimodálního Evropského dopravního koridoru vedoucího regionem, zahrnující dálnici D47 a modernizaci II. železničního koridoru jako dopravní osy regionu. 4. Rozvoj mezinárodního letiště Ostrava - Mošnov 5. Vybudování účinné protipovodňové ochrany. 6. Zavedení integrovaného dopravního systému v regionu s důrazem na stávající a nová železniční spojení měst. 7. Splavnění řeky Odry, přístup regionu k evropským vodním cestám. Současně řešení protipovodňových opatření. 8. Vybudování logistických center jako perspektivních obchodních míst na osách sever-jih a východ-západ. 9. Vytvoření sítě cyklostezek s celostátním napojením. 10. Výhledová možnost posílení napojení regionu na evropské dopravní cesty vyplývající mimo jiné z přítomnosti VI. multimodálního koridoru s mezinárodními závazky a existence transevropské sítě definované EU jako TINA na našem území. 11. Srovnatelný rozvoj a problematika území s hornoslezskou aglomerací v sousedním Polsku v návaznosti na společný vstup do EU a společné řešení problematiky TINA. 12. Možnost vytvoření logistického uzlu střední Evropy s ohledem na výhodné geografické poměry. 13. Koordinovaný postup při řešení těžké automobilové dopravy s Polskem a Slovenskem 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zpoždování v budování a modernizaci mezinárodních tahů (dálnice, železnice, letiště, splavnění Odry) v důsledku omezení investičních možností. 2. Zpoždování budování a modernizace navazujících regionálních dopravních cest (silnice, železnice, logistická centra, parkoviště). 3. Nekoordinovanost priorit a postupu výstavby dopravní infrastruktury v ČR, Polsku a SR. 4. Nárůst individuální dopravy vlivem nekoordinované nabídky hromadné dopravy. 5. Zhoršující se dopravní obslužnost regionu, rovněž vlivem technického stavu dopravní infrastruktury. 6. Nedostatečná podpora tvorby záchytných parkovišť a přestupních terminálů s důsledkem zahlcenosti center měst a neschopnosti uplatnit ochranu životního prostředí. 7. Útlum provozu a zánik regionálních železničních tratí 8. Nedostatečná koordinovanost a aktivita samosprávy především pak v přeshraniční spolupráci. 9. Nárůst těžké automobilové dopravy s nedostatečnou schopností ovlivňovat z toho vyplývající negativní vlivy na ŽP a technický stav silnic.

Infrastruktura Technická infrastruktura	
Silné stránky	Slabé stránky
1. Dostatečná přenosová kapacita vodovodních a kanalizačních sítí 2. Vysoký podíl obyvatel napojených na veřejné vodovody a kanalizace 3. Dostatečné zdroje pitné vody a to jak podzemní tak povrchové. 4. Dostatečná kapacita přenosové soustavy elektrické energie a plynu včetně kapacitních zásobníků plynu. 5. Postupně se rozvíjející sektor informačních a komunikačních technologií	1. Morální a technická zastaralost inženýrských sítí, především vodovodů, kanalizací, ČOV, veřejného osvětlení 2. Nízké využívání obnovitelných a alternativních zdrojů energie 3. Nedobudovaný krajský záchranný integrovaný systém. 4. Nedostatečný rozvoj a přístup k Internetu na základních školách a na venkově 5. Nedostatečná protipovodňová opatření na definovanou míru ohrožení 6. Nedostatečná koordinace s Polskem v oblasti vodních toků. 7. Nedostatečně propracovaná koncepce a řešení cyklistických cest a to jak na krajské, tak mezinárodní úrovni (napojení na Polsko a Slovensko).
Příležitosti	Ohrožení
1. Modernizace technické infrastruktury inženýrských sítí a zásobování energiemi s důrazem na úspory, ekologii a alternativní zdroje. 2. Zabezpečení maximálně možného financování z fondů EU na pozadí dostatečně v předstihu připravených projektů.	1. Neefektivní a ztrátové zásobování energiemi prostřednictvím zastaralé infrastruktury. 2. Zpoždování při budování regionálního informačního systému . 3. Nedostatečné financování z rozpočtů státu, kraje, měst a obcí a nedostatečná schopnost zajistit financování z fondů EU.

Lidské zdroje Zaměstnanost a trh práce	
Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kvalifikovaná pracovní síla v dříve dominantních průmyslových oborech 2. Dostatečný potenciál kvalifikované nebo rekvalifikovatelné pracovní síly využitelné při rozvoji nových ekonomických aktivit v kraji 3. Motivace významné části pracovníků ohrožených ztrátou zaměstnání podstoupit rekvalifikaci a tím zvýšit svůj potenciál zaměstnatelnosti 4. Značný potenciál technické odbornosti 5. Funkční institucionální zázemí pro řešení problémů trhu práce (úřady práce, zaměstnanecké agentury, rekvalifikační a poradenské instituce apod.) 6. Dostatečná kapacita vzdělávacích institucí k rozvoji pracovníků v oblasti průmyslu a služeb. 7. Velká aktivita soukromého sektoru v kraji při navrhování a realizaci programů na podporu zaměstnanosti. 8. Postupné přejímání odpovědnosti představitelů veřejné správy za problematiku zaměstnanosti a řada dobrých příkladů spolupráce se soukromým sektorem. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Značný počet lidí s nedostatečnou nebo s jednostranně zaměřenou kvalifikací, zejména v odvětvích hornictví, hutnictví, textilního průmyslu a zemědělství. 2. Vysoká míra nezaměstnanosti s rostoucím podílem dlouhodobě nezaměstnaných 3. Stagnující počet pracovních příležitostí pro obyvatelstvo. 4. Struktura poptávky po profesích, která se rozchází s dostupnou nabídkou. 5. Omezená mobilita pracovní síly. 6. Nedostatečná úroveň informací o situaci na trhu práce (analýzy, prognózy), zejména ve vztahu k probíhajícím strukturálním změnám v kraji. 7. Nedokončená restrukturalizace a privatizace hutnictví a z toho plynoucí nedostatek informací o dopadu tohoto procesu na zaměstnanost. 8. Vysoký podíl obyvatelstva se zdravotním postižením jako důsledek dlouholetého zaměstnání v těžkém průmyslu. 9. Nedostatečná motivace mladých lidí a jejich rodičů k přípravě na kvalifikovaná dělnická povolání v oborech, po nichž je na trhu práce neuspokojená poptávka. 10. Nízká účast zaměstnavatelů a jejich svazů na přípravě, propagaci, organizaci a financování odborného vzdělávání. 11. Nedostatečné zaměření vzdělávacího systému na trénink dovedností požadovaných zaměstnavateli, včetně rozdílné a spíše nízké úrovně používané techniky a technologií při výuce, zejména na učilištích. 12. Nedostatek efektivních programů pro specifické skupiny obtížně zaměstnatelných uchazečů o práci – absolventy škol bez praxe, zdravotně postižené, matky po mateřské dovolené, muže a ženy středního a staršího věku, občany romské národnosti apod. 13. Nedostatek efektivních programů pro podporu rozvoje lidských zdrojů v malých a středních podnicích, v průmyslu a ve službách. 14. Nedostatek programů na posílení poptávkové strany trhu práce (vazba na oblast 1 - Ekonomika a podnikání) a nízká koordinace investiční politiky. 15. Malá perspektiva zaměstnanosti v okrajových částech kraje 16. Vylidňování některých oblastí vázaných tradičně na zemědělskou a lesní výrobu, zhoršující se demografická struktura zemědělsky aktivního obyvatelstva.
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> 1. Využití technické odbornosti, nápaditosti a dovednosti pracovní síly kraje. 2. Možnost tvorby nových pracovních míst pomocí programů na podporu zaměstnanosti s využitím finančních podpor státu a Evropské unie určených na regionální rozvoj. 3. Postupný nárůst finančních zdrojů z EU (PHARE + do budoucna strukturální fondy) a z národních veřejných rozpočtů na programy rozvoje lidských zdrojů. 4. Rozvoj nových ekonomických aktivit (zejména v MSP a u průmyslových investorů) spojené s možností širší škály šancí na změnu pracovního uplatnění. 5. Příprava a realizace programů na podporu MSP a přílivu průmyslových investic. 6. Dostatečné zázemí pro zajištění dalšího vzdělávání pracovníků většiny profesí požadovaných na trhu práce. 7. Zlepšení spolupráce sociálních partnerů při realizaci politiky zaměstnanosti. 8. Rozšíření možností pracovního uplatnění v tuzemsku i v zahraničí v souvislosti s přibližujícím se vstupem do EU 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rostoucí nezaměstnanost, zejména dlouhodobá 2. Prohlubování rozdílů v nezaměstnanosti a nabídce pracovních míst v jednotlivých částech kraje. 3. Přetrvávání problémů se zaměstnatelností některých skupin uchazečů v důsledku jednostranné a nízké kvalifikace 4. Další prohlubování rozdílů v dynamice rozvoje trhu práce v Moravskoslezském kraji ve srovnání s celorepublikovým vývojem. 5. Omezování perspektivních ekonomických aktivit v důsledku nedostatku kvalifikované pracovní síly v některých žádaných profesích, o něž neprojevují mladí lidé zájem. 6. Hrozící nedostatek kvalifikovaných dělnických profesí pro budoucí potřeby průmyslu. 7. Rostoucí počet občanů zneužívajících sociální záchrannou síť. 8. Neschopnost účinně sladit aktivity veřejného se soukromým sektorem a využít jeho předností a motivace při přípravě a realizaci programů na podporu podnikání a zaměstnanosti. 9. Nedostatečná připravenost k využití programů a zdrojů z fondů EU, zejména bezprostředně po vstupu.

Lidské zdroje Vzdělávání	
Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Profesně specializovaná nabídka tradičních studijních a učebních oborů středních odborných škol a středních odborných učilišť pro potřeby kraje. 2. Existence 4 vysokých škol v kraji s dostatečným potenciálem pro organizaci studia oborů technických, ekonomických, přírodních a humanitních věd. 3. Stabilizovaná síť středních škol v kraji s dostatečnou kapacitou škol, kapacitou pro ubytování a stravování a potřebným lidským potenciálem. 4. Struktura vzdělávacích institucí a oborově specializovaná struktura škol umožňující reagovat na stávající i nové potřeby trhu práce. 5. Odstraňování diskriminace a podpora znevýhodňovaných skupin populace v přístupu ke vzdělání (zřizování přípravných tříd před zahájením školní docházky, síť speciálních školských zařízení, třídy s polským vyučovacím jazykem apod.). 6. Schopnost využít zkušenosti ze zapojení škol kraje do mezinárodních vzdělávacích programů 7. Existence širokého spektra knihoven a krajského centra knihovnických a informačních služeb. 8. Potenciál nevládních neziskových organizací působících v oblasti vzdělávání a volnočasových aktivit. 9. Potenciál institucí zaměřených na manažerské vzdělávání. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Neexistence střednědobých a dlouhodobých prognóz vývoje trhu práce a kvalifikačních požadavků. 2. Nedostatečná kvalifikační úroveň lidských zdrojů v perspektivních oborech. 3. Nedostatečná struktura neuniverzitního vysokoškolského vzdělání a vyšších odborných škol. 4. Obtížné prosazování klíčových kompetencí ve školství z ekonomických důvodů (uplatňování komunikativních dovedností, včetně jazykových, využívání informačních technologií apod.). 5. Nedostatečná ekonomická podpora pro budování informačního zázemí škol a pro rozvoj toku informací. 6. Kritický stav doplňování informačních zdrojů (zejména knihovnických fondů). 7. Nízká participace sociálních partnerů na vzdělávání a sdílení znalostí– finanční, organizační i kvalifikační. 8. Nedostatečný potenciál vrcholového managementu.. 9. Nedostatečná podpora a práce s talenty 10. Nedostatečné zaměření vzdělávacího systému na přírodovědné vzdělávání 11. Nedostatečné využívání špičkových vzdělávacích programů, metod i pomůcek. 12. Absence základních a středních škol s výukou v cizím jazyce 13. Nedostatečný informační systém o školách
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> 1. Přijetí rozvoje vzdělávání jako strategické krajské priority v Programu rozvoje kraje. 2. Využití vzdělanostního a školicího potenciálu 4 vysokých škol ke zvýšení ekonomické úrovně kraje. 3. Krajská koordinace středního školství v souvislosti s reformou veřejné správy. 4. Využití vzdělávacích institucí jako vícefunkčních center kultury a vzdělanosti. 5. Využití existujícího školského potenciálu pro nabídku dalšího vzdělávání, včetně postgraduálního. 6. Využití některých škol a knihoven jako center celoživotního vzdělávání. 7. Zvýšení nabídky poskytování veřejných informačních služeb, včetně zajištění přístupu k internetu a elektronické poště pro zájemce z řad široké veřejnosti. 8. Využití možností společných projektů a programů státních a nestátních subjektů. 9. Zpracování kvalitního Dlouhodobého záměru rozvoje vzdělávání a výchovně vzdělávací soustavy v kraji. 10. Využití zdrojů předstrukturálních a strukturálních fondů EU pro rozvoj vzdělávání ve všech sférách. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Konkurenční vliv zemí EU a některých krajů (Praha, Jihomoravský) na odliv absolventů terciálního vzdělávání, způsobující oslabování intelektuální základny kraje. 2. Nezvládnutí změn ve vzdělávacím systému a jeho řízení v souvislosti se zaváděním krajského zřízení. 3. Nedostatečná vazba obsahového zaměření středních škol na potřeby trhu práce v důsledku nedefinování těchto potřeb. 4. Nevytvoření multisubjektového strategického managementu pro rozvoj lidských zdrojů v kraji a přetrvávání nízké účasti sociálních partnerů v kraji na formování obsahu, organizaci a financování vzdělávání. 5. Nezvládnutí důsledků demografického vývoje na efektivizaci sítě škol a školských zařízení. 6. Oslabuje se postavení přírodověd. a odbor. předmětů ve školách i jejich prestiž ve veřejnosti

Lidské zdroje Zdraví a sociální péče	
Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Příznivá věková struktura z hlediska předproduktivního a produktivního věku obyvatelstva (19 % ku 16 %). 2. Dobrá dostupnost zdravotní péče na většině území s výjimkou horských a podhorských částí kraje 3. Dostatečná akutní lůžková péče včetně specializované péče 4. Kvalitní lékařské týmy, Kvalitní komplement 5. Možnost rozvíjení česko-polské příhraniční spolupráce v poskytování zdravotní péče 6. Dostupnost a kvalita hygienicko-epidemiologické péče 7. Dostupnost základní sociální péče ve všech okresech kraje 8. Rozvíjející se působení neziskového sektoru v oblasti sociálních služeb 9. Dostatečné kapacity pro vzdělávání a k provádění výzkumů v sociální oblasti 10. Ekumenický rozměr působení církví v kraji 11. Vysoká spjatost obyvatelstva s místem bydliště ve venkovských částech 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stárnutí obyvatel v kraji a zvyšování počtu obyvatel v produktivním věku bez možnosti adekvátního pracovního uplatnění 2. Nerovnoměrná dostupnost zdravotní péče 3. Nedostatek lůžek následné péče, LDN, stacionářů, zařízení paliativní péče 4. Nedostatečná kapacita domácí péče (Home care) zejména v malých obcích 5. Zvýšený výskyt některých onemocnění – nádorových, tbc, nemocí z povolání 6. Vnitřní zadluženost nemocnic 7. Nedostatek některých specialistů např.: psychiatrie, onkologie, geriatric 8. Absence bezbariérových přístupů ke zdravotnickým zařízením pro občany se sníženou mobilitou 9. Nerovnoměrná dostupnost sociálních služeb 10. Nedostatečná kapacita a kvalita sociální péče pro invalidní občany a další specifické skupiny občanů 11. Počet sociálně nepřizpůsobivých obyvatel (marginalizace určitých sociálních skupin) 12. Nedostatečné řešení drogové závislosti
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> 1. Vytvoření systému pro snížení zdravotních rizik z titulu pracovního prostředí 2. Aktualizace programů zdravotní prevence např. vakcinační, dispenzarizační, kardioprogramy aj. 3. Vytvoření systému komunitní péče 4. Dlouhodobá koordinace lůžkové kapacity nemocnic v rámci kraje 5. Zvětšení podílu občanů na zdravotní prevenci a péči o své zdraví rozvojem zdravotnické osvěty 6. Širší zapojení neziskových a dobrovolných organizací do sociálních služeb 7. Lepší prezentace sociálních služeb a její informační zajištění 8. Využití zkušeností ze soužití multikulturní společnosti 9. Cílevědomé a neformální využívání občanských aktivit ve prospěch rozvoje lidských zdrojů v kraji 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zhoršování věkové struktury obyvatelstva ve neprospěch produktivního obyvatelstva. 2. Přetrvávající nebo se ještě dále zhoršující trend snižování porodnosti v kraji 3. Snížení dostupnosti zdravotní péče špatnou dopravní obsluhou v kraji 4. Růst finanční náročnosti na zajištění potřebné lékařské péče 5. Rostoucí zranitelnost některých kategorií obyvatelstva (cizinci, zdravotně postižení, staří pracovníci, nekvalifikovaní, ženy, absolventi škol) a růst sociálně slabých nebo sociální patologií ohrožených skupin obyvatel. 6. Rostoucí problémy některých kategorií obyvatelstva (zdravotně postižení, staří pracovníci, nekvalifikovaní, ženy, absolventi škol) a růst sociálně slabých nebo sociální patologií ohrožených skupin obyvatel. 7. Vznik čtvrtí - ghett, růst počtu bezdomovců a nárůst kriminality a požívání drog. 8. Nedostatečná připravenost občanů kraje na život v globalizujícím se světě (jazyková příprava, schopnost přijímat odlišnosti, rasová snášenlivost apod.) 9. Další zhoršování bezpečnosti občanů v důsledku zločinnosti a vandalismu 10. Problémy v občanském soužití, v soužití diferencujících se sociálních skupin obyvatelstva a ve vztahu k etnickým menšinám

Lidské zdroje Kultura, sport, volný čas	
Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kulturní zařízení celostátního významu v centrech kraje 2. Kulturně-historické bohatství - památky, muzejní a umělecké sbírky, knihovní fondy, dochované průmyslové dědictví, zejména unikátní technické památky 3. Intenzivní a různorodý kulturní život a pravidelné kulturní akce národního i mezinárodního významu 4. Existence širokého spektra knihoven, včetně krajského centra knihovnických a informačních služeb 5. Existence a rozvinutý kulturní život národnostních menšin v kraji 6. Existence sportovních klubů na vrcholové úrovni i výkonnostní v široké škále sportovních odvětví 7. Existence a rozvinutá spolupráce nestátních neziskových organizací v oblasti kultury, sportu a volného času na regionální úrovni 8. Existence institucí a subjektů zabývajících se volným časem dětí a mládeže 9. Široký zájem, iniciativa a nadšení u zainteresovaných lidí 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pomalu a nerovnoměrně se rozvíjející intelektuální základna kraje a malá podpora univerzit a kulturních institucí ze strany regionálních institucí a hospodářské sféry 2. Nedostatečné zapojení veřejných institucí, regionálních médií a tisku do vytváření image kraje 3. Nedostatečná podpora kulturních aktivit občanských sdružení 4. Nedostatečná podpora mladých tvůrců a nových aktivit v oblasti kultury 5. Nedostatečná dostupnost rekreačního sportu 6. Špatná dostupnost sportovních zařízení pro zdravotně postižené 7. Nejasná pravidla při vyhlašování soutěží a přehlídek volnočasových aktivit vyhlašovaných MŠMT 8. Nedostatečná kvantita a kvalita institucí a subjektů zabývajících se volným časem dětí a mládeže a sportovních zařízení v okrajových částech kraje 9. Malá spolupráce vládních a nevládních organizací 10. Malá informovanost o možnostech získání finančních zdrojů ze zahraničí 11. Nedostatečná informační databáze o oblasti sportu a volnočasových aktivit ve stávajícím Regionálním informačním systému 12. Nedostatečná podpora oblastí s nejvyšší nezaměstnaností 13. Nedostatečná spolupráce s veřejnou správou
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> 1. Využití tvůrčího potenciálu nově vzniklých uměleckých, kulturních a sportovních seskupení (spolků, občanských sdružení). 2. Rozšíření nabídky služeb kulturních institucí a sportovních zařízení pro rozvoj cestovního ruchu 3. Využití zkušeností ze soužití silných národnostních menšin v přeshraniční spolupráci. 4. Rozvoj a fungování aktivit pro mládež na dobré kulturní a společenské úrovni 5. Zpřístupnění sportovních zařízení v síti škol a sportovních organizací široké veřejnosti 6. Přivedení širšího okruhu mládeže ke sportování konáním náborových sportovních akcí s využitím příkladu vrcholových sportovců kraje 7. Pořádání celostátních a mezinárodních sportovních akcí k získání zájmu mládeže o pravidelné sportování 8. Vyšší využití existujících zařízení (školy, sportovní kluby a TJ, DDM atd.) pro využití volného času v oblasti sportu i kulturně-společenském vyžití 9. Podpora mladým tvůrcům a využití jejich potenciálu při zvýšení kulturní úrovně regionu 10. Cílevědomá spolupráce veřejné správy a nestátních neziskových organizací v oblasti kultury, sportu, a využití volného času 11. Využití příhraniční polohy regionu pro rozvoj společných kulturních, sportovních a volnočasových aktivit se sousedními státy 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nedostatečná prezentace a údržba (restaurování) památek, sbírkových fondů muzeí, galerií a knihoven 2. Kapacitně i účelově nevyhovující prostorová situace a technické zázemí významných kulturních zařízení (MsVK, GVU, Slezské muzeum, a další) 3. Nedostatečné doplňování sbírkových fondů ústící ve ztrátu kontinuity kulturního dědictví 4. Odchod mladých tvůrců mimo region 5. Snižování kulturního vědomí obyvatel 6. Nedostatečná výstavba, modernizace a údržba zařízení sloužících k využití volného času dětí a mládeže a sportovních zařízení 7. Možnost zániku některých středisek a zařízení v oblasti volného času 8. Nevyužívání finančních zdrojů ze zahraničí pro podporu volnočasových aktivit

Životní prostředí	
Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> Potenciál zkušných odborníků, vyškolených v rámci regionálních environmentálních programů. Fungující systém sledování úrovně znečištění ovzduší. Nadstandardní monitoring zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k životnímu prostředí (Ostrava, Karviná). Funkční síť chráněných území s vyšším stupněm ochrany přírody a krajiny, významné přírodní zvláštnosti a vysoké procento zalesnění kraje. Dostatek vodních zdrojů pro zásobování obyvatelstva a průmyslu; existence vodních ploch v krajině Existence systému managementu krizových situací, ohrožujících životní prostředí a zdraví obyvatel Vysoký potenciál mezirezortní komunikace v regionu. 	<ol style="list-style-type: none"> Celkově horší stav životního prostředí ve srovnání s průměrem České republiky. Rozsáhlá území s výrazně sníženou ekologickou stabilitou krajiny, především v okresech Ostrava a Karviná. Velkoplošné poškození krajiny v důsledku dlouhodobé těžební i průmyslové činnosti. Existence starých ekologických zátěží v urbanizovaných územích Kontaminace povrchových vod – bodové a plošné znečištění průmyslem i komunální sférou. Chybějící či zastaralá infrastruktura v oblasti vodního hospodářství – ČOV, kanalizace Místně a sezónně vysoké hodnoty koncentrace tuhých látek, oxidů dusíku a organických látek v ovzduší. Vysoká produkce průmyslových odpadů Nedostatečná podpora ekologické osvěty, výchovy a vzdělávání (EOVV), projevující se v nízké úrovni ekologického vědomí veřejnosti, podnikatelů i veřejné správy a nízkém podílu veřejnosti na rozhodování v oblasti ŽP. Vysoká úroveň hluku a emisí z dopravy. Nedostatečné využívání obnovitelných zdrojů energie a recyklace surovin.
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> Využití ověřených výsledků modelových řešení problémů životního prostředí ke snižování nejvýznamnějších rizik. Komplexní revitalizace krajiny, s důrazem především na využití devastovaných území. Aktivní přístup významných průmyslových podniků, regionálních a místních činitelů při řešení environmentálních problémů (EMAS, EMS, čistší produkce, dobrovolné dohody). Rozvoj ekologické osvěty, výchovy a vzdělávání (EOVV) na všech stupních škol, EOVV. Zvýšení účasti veřejnosti při rozhodování v oblasti ŽP. Změna životního stylu obyvatel. Využití existujících zdrojů zkušeností, metodiky a informací pro rozvoj sítě environmentálně orientovaných občanských sdružení Požadavky na ochranu životního prostředí jako stimul pro rozvoj vědy, techniky a environmentálně orientovaného průmyslu v kraji. Využití potenciálu environmentálně i technicky orientovaných odborníků pro rozvoj mezirezortní spolupráce v oblasti aplikovaného výzkumu a vývoje Zvýšení využívání obnovitelných, příp. alternativních zdrojů energie, zejména využití biomasy Pokračující restrukturalizace průmyslu a zemědělství a deficitu potřebných zdrojů, projevující se v pozitivním trendu zlepšování kvality životního prostředí Spolupráce sektorů s významnými dopady na životní prostředí Zlepšení financování programů v oblasti ŽP 	<ol style="list-style-type: none"> Přetrvávající negativní „image“ kraje v důsledku nedostatečného zlepšování kvality života a stavu životního prostředí. Absence vize ochrany životního prostředí jako příležitosti pro přiměřený růst hospodářství a rozvoj občanské společnosti. Rizika pro zdraví obyvatelstva v důsledku znečištění životního prostředí a životního stylu obyvatel. Bezpečnostní rizika plynoucí z koncentrace potenciálně nebezpečné průmyslové výroby v části kraje a dopravy nebezpečných látek v něm. Pokračující devastace části území z důvodu nedostatečného zabezpečení asanačně-rekultivačních prací. Omezené využití půdy a podzemních vod v důsledku jejich kontaminace zemědělskou činností Další zábor kvalitní zemědělské půdy. Stávající kontaminace půdy a podzemních vod v průmyslových areálech v urbanizovaných územích, zabraňující jejich dalšímu využití. Upřednostňování umísťování staveb „na zelené louce“ oproti využívání opuštěných ploch zejména v intravilánech obcí. Prosazování investičních projektů s potenciálními závažnými dopady na kvalitu životního prostředí a upřednostňování ekonomického rozvoje na úkor sociálních a environmentálních aspektů udržitelného rozvoje kraje. Nevyhovující způsob zneškodňování odpadů (zejména skládkováním) na úkor omezování vzniku, případně využití a recyklace odpadů. Absence komplexního přístupu k revitalizaci krajiny. Omezení funkcí lesních porostů v důsledku jejich poškození. Trvalé riziko velkoplošných povodní z důvodů narušení retenční schopnosti krajiny a absence konkrétních opatření na její zvýšení. Převažující způsoby řešení protipovodňové ochrany především technickými opatřeními s negativními dopady na krajinu.

Cestovní ruch	
Silné stránky	Slabé stránky
Vnitřní socioekonomické prostředí CR	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Poloha regionu (vzhledem k polskému a slovenskému trhu, SJ tah) 2. Dostatečné množství volné pracovní síly s umírněnými mzdovými požadavky 3. Upřednostňování Jeseníků a Beskyd jako mezinárodních turistických destinací 4. Potenciál turistů /návštěvníků z vlastního regionu 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nízká profesionální úroveň personálu v zařízeních cestovního ruchu, neznalost cizích jazyků. 2. Kooperace a komunikace mezi klíčovými činiteli CR v regionu
Návštěvnická atraktivita regionu	
<ol style="list-style-type: none"> 5. Potenciál pro rekreaci a turismus celoročního charakteru 6. Pestrá nabídka aktivit cestovního ruchu na relativně malém prostoru (od výjimečných přírodních atraktivit, přes kulturně historické, sportovní až po atraktivitu průmyslového charakteru). 7. Silný a známý sektor lázeňství, nabízející vyhledávané léčebné procedury. 8. Atraktivita krajiny zčásti horského a podhorského typu a její využitelnost pro rekreaci a aktivní trávení volného času. 9. Hustá síť značených pěších a cyklo tras 10. Historické, kulturní a folklórní zvláštnosti a atraktivita (kostely, muzea, dřevěná architektura) 11. Image lyžařského regionu (Jeseníky, Beskydy) 12. Silný potenciál průmyslových a technických památek a objektů využitelných pro CR 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Přetrvávající negativní image regionu (zejména ostravsko-karvinské části) 4. „Nevyprofilovanost“ části regionu z pohledu nabídky pro CR 5. Neexistence „marketingové značky“ regionu pro CR 6. Malý počet produktů a produktových balíčků 7. Nedostatek alternativních programů (atrakcí) 8. Množství nevyužitých a pro CR nepřístupných atraktivit 9. Absence systému zpřístupnění chráněných krajinných oblastí, území, parků, rezervací a průmyslových památek pro naučný i rekreační pobyt návštěvníků. 10. Nedostatečná infrastruktura CR sloužící k prodloužení sezóny a zmírnění mimosezónních výkyvů.
Dopravní a technická infrastruktura CR	
<ol style="list-style-type: none"> 13. Regionem vedou významné mezinárodní tahy 14. Letiště s mezinárodním provozem v regionu 15. Dostatečná kapacita ubytovacích zařízení 	<ol style="list-style-type: none"> 11. Nevyhovující struktura ubytovacích zařízení (chybí hotely s 3 a více hvězdičkami - podle mezinárodních standardů, naopak využití stávajících je velmi nízké). 12. Špatná úroveň místních komunikací a zanedbaná péče o krajinu a sídla 13. Nedostatečné zázemí CR v atraktivních místech (dojezd/doprava, parkoviště atd.) 14. Zastaralá, nedostatečná a nekomplexní infrastruktura CR (sportovní zařízení, vleky, lanovky, eko-doprava atd.)
Služby a organizace CR	
<ol style="list-style-type: none"> 16. Velký počet a kvalita IC 17. Vstřícnost místních obyvatel k návštěvníkům regionu. 	<ol style="list-style-type: none"> 15. Nízká kvalita a rozsah služeb a informací pro návštěvníky regionu. 16. Nízká profesionální úroveň personálu v zařízeních CR 17. Nedostatek zkušeností s řízením a organizací cestovního ruchu ve veřejném i soukromém sektoru. 18. Nedostatečná a nepropracovaná propagace návštěvnického potenciálu CR regionu doma i v zahraničí 19. Špatná úroveň udržování lyžařských běžeckých stezek 20. Neexistence systému zpětné vazby od návštěvníků / turistů 21. Nízká úroveň provázanosti nabídky služeb CR v regionu
Příležitosti	Hrozby
<ol style="list-style-type: none"> 1. Rostoucí poptávka v mezinárodním, národním i regionálním trhu volnočasových aktivit po specializovaných produktových balíčcích (sjezdové lyžování, běžecké lyžování, cykloturistika, pěší a horská turistika, agroturistika, hipoturistika atd.). 2. Blízkost a dobrá dostupnost cílových trhů (domácí, Polsko, Slovensko) 3. Možnost čerpání finančních prostředků z národních a mezinárodních fondů 4. Rostoucí zájem obyvatel České republiky o domácí turistiku 5. Rostoucí zájem a péče o vlastní zdraví 6. Zájem zahraničních investorů o střední a východní Evropu 7. Rozšiřování spolupráce příhraničních regionů 8. Souběžný vstup ČR, Polska a Slovenska do EU a tím odstranění současných problémů s hraničními přechody. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zánik památek v důsledku devastace a podinvestování 2. Silící pozice a rozvoj konkurenčních regionů ve vztahu k trhu cestovního ruchu a zejména k silným cílovým trhům (tuzemsko, polský trh, slovenský trh, německý trh). 3. Poškození zdrojů CR vlivem neorganizovaného rozvoje CR 4. Citlivost sektoru CR na ekonomické a společenské události 5. Podcenění významu rozvoje CR pro vývoj malého a středního podnikání a pro tvorbu nových pracovních míst 6. Nekoncepčnost státní podpory cestovního ruchu 7. Neřešení problémů s CHKO a ostatními institucemi, spojenými s ochranou přírody a následné nevyužití těchto území (17% území) pro CR 8. Neharmonizované přistoupení jedné ze zemí do EU (ČR, Polsko, Slovensko) a tím ještě zhoršení současné situace na hranicích.

Zemědělství a venkov Zemědělství a lesnictví	
Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Dobré přírodní podmínky k intenzivnímu zemědělství v okresech Opava, Nový Jičín a částech ostatních okresů zabezpečující soběstačnost regionu v základních potravinách. 2. Chovatelské tradice a vysoká úroveň šlechtitelské a plemenářské práce v chovu skotu a prasat, tradice chovu ovcí v Beskydech a Jeseníkách. 3. Propracovaný systém a metodiky k provádění komplexních pozemkových úprav a tvorby generelů územních systémů ekologické stability, na řadě lokalit zahájeny pozemkové úpravy. 4. Relativně levná pracovní síla a přebytek kvalifikovaných pracovních sil v zemědělství 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zastaralý strojový park a technologie a nízká konkurenceschopnost zemědělského sektoru a navazujícího zpracovatelského průmyslu, klesající nákladová rentabilita, přebytky základních komodit. 2. Zánik zpracovatelských kapacit potravinářského průmyslu v důsledku nedostatečné ochrany vnitřního trhu ČR a konkurenčních tlaků obchodních řetězců. 3. Slabý marketing, absence odbytových center a moderních zpracovatelských kapacit s rozšířením sortimentu (např. listnaté dříví, vlna, speciality masných výrobků, sýry). 4. Nedostatečné využití potenciálu zemědělství v nepotravinářské výrobě (obnovitelné zdroje - biomasa, energetické plodiny, konopí, výroba lihu, škrobu, lnářský průmysl) 5. Odchod odborníků ze zemědělské prvovýroby do jiných sektorů. 6. Aplikovaný výzkum a zemědělské poradenství jsou nedostatečně podporovány 7. Nedostatek finančních prostředků pro realizaci komplexních pozemkových úprav. 8. Převládající špatná ekonomická situace zemědělských podniků s výrazně negativními dopady na rozvoj venkova. 9. Rychlý pokles stavů skotu s negativními dopady na udržování přirozené úrodnosti půd a rozvoj zemědělství v horších přírodních podmínkách. 10. Vysoká zadluženost, nízká kapitálová úroveň podniků, prohlubující se ztrátovost, nesolventnost, omezený přístup k úvěrům
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> 1. Využití zemědělského potenciálu v intenzivních a konkurenceschopných oblastech. 2. Restrukturalizace zemědělství, dořešení vlastnických vztahů k majetku, zemědělské a lesní půdě, nástup nových technologií např. přesné zemědělství. 3. Rozvoj pěstování technických a energetických plodin, výroba brambor pro nepotravinářské využití, travních semen, extenzivní chov ovcí a koz, masného skotu. 4. Modernizace zpracovatelského průmyslu a restrukturalizace jeho kapacit, vybudování odbytových center zemědělských prvovýrobců a zlepšení informačního systému o výrobě a odbytu zemědělských výrobků. 5. Využití regionálních zdrojů a možností k rozvoji multifunkčního zemědělství. 6. Změna druhové skladby lesa směrem k vyššímu zastoupení listnatých dřevin. 7. Využití dostatku dřevní hmoty k dalšímu zpracování v nábytkářském průmyslu. 8. Zalesnění svažitých, nepřístupných a neproduktivních ploch zemědělské půdy. 9. Využití ekologických forem hospodaření na ZP v CHKO, oblastech s PHO 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tlak světového trhu s vyspělými produkty a vysokou vývozní státní podporou dopadající na nechráněný trh České republiky. 2. Nedostatečná a opožděná reakce na postupující globalizaci světového agrárního trhu, nejistá budoucnost podnikatelských subjektů. 3. Hrozba ztráty trhů pro místní zpracovatelský průmysl zemědělské prvovýroby, nestabilní vnitřní trh. 4. Přetrvávající nedostatek disponibilního kapitálu u podnikatelských subjektů. 5. Pomalý proces restrukturalizace a modernizace v zemědělství, pomalá substituce neefektivních technologií zvyšujících nákladovost výroby. 6. Všeobecný pokles zájmu o studijní a učební zemědělské obory, hrozba zániku především učebních oborů. 7. Nedostatečná podpora pozemkovým úpravám a v jejich rámci dořešení vlastnických vztahů, zúrodnění půdy a zvelebení krajiny. 8. Neuspokojivé řešení ochrany zemědělského trhu proti dotovanými dovozům

Zemědělství a venkov Venkov	
Silné stránky	Slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Krása moravskoslezské venkovské krajiny a zachování enkláv málo narušené přírody, rozmanitost krajiny a v ní rozložených sídel. 2. Tradiční rozptýlená slezská a beskydská venkovská zástavba přispívající významně k prostupnosti, turistické atraktivitě a zkulturnění krajiny. 3. Schválená územně plánovací dokumentace a z ní plynoucí připravenost území pro využití jeho potenciálu. 4. Příležitost k ostravské aglomeraci, zpracovatelský průmysl, vysoká poptávka po potravinách. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nízká konkurenceschopnost venkovské ekonomiky. 2. Nedostatek pracovních příležitostí na venkově. 3. Špatná dopravní dostupnost okrajových lokalit regionu spojená s prohlubující se hospodářskou zaostalostí. 4. Útlum ekonomiky jako signál tendence celkového úpadku a vylidňování některých oblastí zejména s rozptýlenou zástavbou (Bruntál, Frýdek-Místek, Jablunkovsko). 5. Nedostatek "startovacího" kapitálu pro malé firmy, nedostatek informací a inkubátorů.
Příležitosti	Ohrožení
<ol style="list-style-type: none"> 1. Diverzifikace doplňkových zemědělských i nezemědělských aktivit zaměřených na multifunkční zemědělství a rozvoj venkova ve znevýhodněných oblastech (LFA) např. rozvoj agroturistiky a venkovské pobytové turistiky, myslivosti a rybaření. 2. Zřízení a podpora poradenských a konzultačních služeb pro podnikání na venkově. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Chybějící technická infrastruktura na venkově. 2. Přetrvávající malá výkonnost venkovské ekonomiky. 3. Rostoucí míra nezaměstnanosti a prohlubování regionálních rozdílů v nezaměstnanosti a nabídce pracovních míst, směřující ke kritickým situacím v některých částech venkovského prostoru.

GENEREL rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava 2005 – 2015

